

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

MARINE MARCHANDE

PRIMES ET SUBVENTIONS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS

Sera présenté et soutenu le Lundi 19 Février 1900, à 2 h. 1/2.

PAR

PAUL-ADRIEN SCHAYÉ

Président : M. CAUWÈS, professeur.
Suffragants { MM. JAY, professeur.
 SOUCHON, professeur.



PARIS

ANCIENNE LIBRAIRIE THORIN ET FILS

A. FONTEMOING, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES ÉCOLES FRANÇAISES D'ATHÈNES ET DE ROME,
DU COLLÈGE DE FRANCE, DE L'ÉCOLE NORMALE SUPÉRIEURE
ET DE LA SOCIÉTÉ DES ÉTUDES HISTORIQUES

4, RUE LE GOFF, 4

—
1900

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

MARINE MARCHANDE

PRIMES ET SUBVENTIONS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

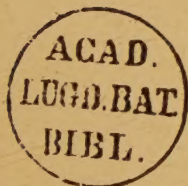
L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-DESSUS

Sera présenté et soutenu le Lundi 19 Février 1900, à 2 h. 1/2.

PAR

PAUL-ADRIEN SCHAYÉ

Président : M. CAUWÈS, professeur.
Suffragants { MM. JAY, professeur.
 SOUCHON, professeur.



PARIS

ANCIENNE LIBRAIRIE THORIN ET FILS

A. FONTEMOING, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES ÉCOLES FRANÇAISES D'ATHÈNES ET DE ROME,
DU COLLÈGE DE FRANCE, DE L'ÉCOLE NORMALE SUPÉRIEURE
ET DE LA SOCIÉTÉ DES ÉTUDES HISTORIQUES

4, RUE LE GOFF, 4

1900

A LA MÉMOIRE DE MA MÈRE

A MON PÈRE

CHAPITRE PREMIER

CAUSES DE DÉCADENCE DE LA MARINE MARCHANDE

I

AVANT-PROPOS

La marine marchande a longtemps été considérée en France comme une force secondaire, parmi celles qui constituent la nation. L'esprit national est terrien. Le Français garde pour les choses de la mer une indifférence un peu craintive et une timidité qu'il paraissait autrefois inutile de combattre. Plus tard, on a considéré la marine marchande comme une source de richesses et de travail, le moyen de faire vivre les nombreuses industries qui la touchent de près. On l'a soutenue ; on a privilégié le pavillon national ; on a esquissé des lois protectrices. Mais ces lois ne sont pas la résultante d'une évolution de faits et d'idées, il a fallu les bâtir de toutes pièces, parce qu'un demi-siècle a suffi pour bouleverser le monde. La France

y a gardé son allure de peuple vieux, alors que d'autres nations se sont formées, concurrentes, modernes et jeunes. Les événements économiques leur ont donné une vigueur intense. Elles suivent une orientation nouvelle, guidées par un génie nouveau. Les inventions, les découvertes scientifiques ont pour ainsi dire brutalisé l'industrie délicate et le commerce propre des nations. Des forces nouvelles ont entraîné le monde ; il s'est formé une poussée fiévreuse de production intense. C'est l'éclosion de la richesse industrielle, la concurrence économique qui peut-être deviendra quelque jour la forme dernière de guerre entre les peuples, guerre sans trêve, sans fin, ruineuse pour les uns, pour les autres source de développement et de richesse.

La France est un peuple vieux.

Une nation ne tient son rang dans le monde que lorsqu'elle grandit. Elle ne peut s'enrichir que par comparaison avec ses rivales. Elle faiblit, quand ses concurrentes s'élèvent plus vite qu'elle. Chaque bond de ses voisines est pour elle un amoindrissement. Dans la course à la richesse et à la production qui enfièvre le monde, la France perd son rang ; d'autres la dépassent. Elle faiblit.

Une rapide vue d'ensemble fixera les idées. Il est un élément qui permet de mesurer la vitalité commerciale d'une nation. C'est le chiffre d'exportation de ses produits ouvrés. L'importation a augmenté, de 1889 à 1898, de 4317 millions à 4376 millions. L'exportation a perdu 200 millions ; elle passe de 3.706 à 3.503 millions.

Tableau des exportations par pays de destination.

	1890	1897
Angleterre. . . .	1.026	1.132
Belgique	537	502
Allemagne. . . .	341	380
Etats-Unis	328	242
Algérie	194	216
Suisse	242	190
Italie. . . .	149	151
Espagne	152	98
Brésil. . . .	81	61
Argentine	103	50
Turquie. . . .	60	49

Le mouvement de baisse des exportations s'accroît encore en 1898.

Les importations se sont élevées, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1898, à 4.376,195.000 francs et les exportations à 3.503.167.000 francs.

Ces chiffres se décomposent comme suit :

	1898	1897	DIFFÉRENCE	
			EN PLUS en 1898	EN MOINS en 1898
IMPORTATIONS				
Objets d'alimentation.....	1.471.538.000	1.028.614.000	442.924.000	»
Matières nécessaires à l'in- dustrie.....	2.277.276.000	2.318.934.000	»	41.655.000
Objets fabriqués.....	627.381.000	608.482.000	18.899.000	»
Total.....	4.376.195.000	3.956.027.000	461.823.000	41.655.000
Augmentation en 1898.....			420.168.000	
EXPORTATIONS				
Objets d'alimentation.....	658.877.000	720.655.000	»	61.778.000
Matières nécessaires à l'in- dustrie.....	918.812.000	943.872.000	»	25.060.000
Objets fabriqués.....	1.717.857.000	1.770.386.000	»	52.529.000
Colis postaux.....	207.621.000	163.039.000	44.582.000	»
Total.....	3.503.167.000	3.597.952.000	44.582.000	139.367.000
Diminution en 1898.....			94.785.000	

A coté de la France, d'autres nations s'élèvent. Ce n'est pas l'Angleterre, qui subit, elle aussi une crise. Son commerce total, en 1889 s'élevait à 18.743 millions. En 1897, il est de 18.798 millions. Dans ces chiffres, que représente l'exportation ?

1889. . .	6.277 millions
1890. . .	6.645 »
1891. . .	6.234 »
1892. . .	5.710 »
1893. . .	5.505 »
1894. . .	5.447 »
1895. . .	5.700 »
1896. . .	6.058 »

1897.	. . .	5.855	»
1898.	. . .	5.834	»

Entre 1889 et 1897, il est une différence de 453 millions.

Mais il existe une concurrence à l'Angleterre qui hier écrasait le monde de sa supériorité industrielle et commerciale. Un pays s'est formé, puissant et jeune. C'est l'Allemagne.

Nous sortirions de notre cadre s'il fallait en indiquer les causes, en rechercher les raisons politiques ou sociales. L'Allemagne a fait un bond prodigieux. Son commerce général se chiffrait en 1889 par 9.180 millions. En 1898, il atteint 11.900 millions.

Importations :

1889.	. . .	4.300 millions.
1898.	. . .	6.900 millions.

Exportations :

1889.	. . .	4.100 millions.
1898.	. . .	5. milliards.

A côté de ces grandes nations, il convient de placer la Belgique, que sa situation fait rivale de la France. Elle a également subi la crise commerciale qui a frappé l'Angleterre et la France. Mais elle a repris le rang qu'elle tenait et sa marche ascendante s'est accentuée.

Importations.

1889.	. . .	1.566 millions.
1898.	. . .	1.997 millions.

Exportations.

1889.	. . .	1.458 millions.
1898.	. . .	1.652 millions.

Si bien que l'exportation a gagné 194 millions.

La Hollande elle-même semble vouloir retrouver son ancienne splendeur commerciale. Elle gagne sur la France avec une rapidité singulière.

Importations.

1889.	. . .	2.594 millions.
1897.	. . .	3.582 millions.

Exportations.

1889.	. . .	2.082 millions.
1897.	. . .	3.106 millions.

Telle est la situation des peuples d'Europe qui font le plus directement concurrence à la France.

Pour avoir un coup d'œil d'ensemble plus frappant encore, consultons le commerce général de chaque nation. Faisons observer toutefois qu'il s'agit de chiffres globaux, importations et exportations réunies, ce qui donne l'indication moins précise de l'expansion propre de chaque pays.

Les chiffres qui vont être cités sont ceux des années 1889 à 1897.

	1889	1897	Plus-value
	Millions	Millions	Millions
Angleterre	18.743	18.798	55
Allemagne.....	8.835	10.249	1.414
Belgique.....	3.014	3.162	148
Pays-Bas.....	4.873	6.250	1.377
Russie	4.751	5.113	362
Suisse	1.601	1.727	126
Canada	994	1.218	224
Etats-Unis	7.623	9.433	1.810
Chine.....	1.139	2.011	872
Inde.....	4.592	4.996	404
Japon.....	729	2.052	1.323
			Moins-value
France.....	8.020	7.554	466

S'il est vrai sans doute que les nations jeunes, comme l'Allemagne et les Etats-Unis, croissent naturellement par le seul fait qu'elles sont encore dans leur période de formation industrielle et commerciale, pour arriver plus tard à une stagnation semblable à la nôtre, le danger n'en est pas moins imminent. Il semble que nous possédions en nous-mêmes assez de sève pour nous hausser

jusqu'à ceux qui gagnent sur nous, jusqu'à cette Allemagne dont la vigueur économique fait pâlir notre situation en Europe. Il semble que notre crise soit passagère. Pour soutenir le pays, pour lui donner les forces nécessaires à son relèvement, il faut fournir une vie factice aux industries qui un jour produiront sans efforts, il faut les soutenir, les nourrir, faciliter leur développement, s'imposer des sacrifices de mise en valeur dont le résultat ne se fera sentir qu'au jour de l'éclosion d'une France nouvelle, modernisée.

Mais la nation de demain n'est plus ce qu'elle était hier, tassée sur elle-même, simple, limitée à ses frontières qu'elle défendait jalousement. C'est un tout complexe, qui sort de lui-même, qui étend au loin dans le monde ses ramifications, qui attire le commerce et qui impose son industrie.

Pour accomplir cette œuvre nerveuse, il faut un instrument — une marine.

C'est une « chose à tout faire » qu'une marine marchande, un peu de sol national qui sillonne le monde. Elle étend l'influence politique et économique de sa nation. Elle donne à son pays une vitalité, une activité qui chaque jour a besoin d'être rappelée ; elle est une protection, une arme, un instrument de propagande et de suprématie. « Le commerce suit le pavillon »,

A l'heure où la nation a besoin de toutes ses forces pour résister à la guerre économique que lui font les

pays rivaux, la meilleure de ses armes lui fait défaut.

La marine marchande faiblit et décroît.

II

CAUSES GÉNÉRALES

Si les nations ont subi des transformations profondes, les marines elles aussi, ont été bouleversées. La vapeur, le canal de Suez, les constructions en fer et en acier ont révolutionné l'art naval. Depuis un demi-siècle, le tonnage a augmenté dans de considérables proportions. M. Guillot a relevé les chiffres de jauge brute de 1875 à 1887, et ils sont intéressants par leur date même, qui termine une période de transition.

Les voiliers y diminuent de 19 0/0.

Les vapeurs y augmentent de 58 0/0.

1875. Tonnage voile	15.099.001
— vapeur	<u>16.093.476</u>
Soit au total. . .	31.192.477
1887. Tonnage voile	12.174.046
— vapeur	<u>31.898.166</u>
Soit au total. . .	44.072.212

La marine à vapeur a donc augmenté de 41 0/0, ce qui

a eu pour résultat de provoquer une augmentation de tonnage considérable, dans les constructions navales, alors que le commerce général ne suivait pas la même progression. Trop de navires, et de trop grands navires pour les transports à opérer. La loi de l'offre et de la demande s'est abattue sur la marine marchande, avec la violence que nécessitait une situation aussi inégale. C'est l'Angleterre qui, par ses constructions considérables, avait détruit l'équilibre. C'est elle qui a jeté le trouble sur le monde naval. La crise l'a atteinte comme les autres. Au parlement anglais, M. Chamberlain, président du *Board of Trade*, interpellé en 1884, indiquait ce fait. Plus tard, le 7 décembre 1886, M. Sutherland, président de la *Peninsular and Oriental Company*, aboutissait, dans un rapport aux mêmes conclusions (1).

Le mouvement de production s'est donc ralenti peu à peu. On le constate en 1892. Mais les constructeurs anglais — et déjà les chantiers allemands, — ont de grandes tentations, grâce à leurs ressources particulières. Si la main d'œuvre leur coûte un peu plus cher qu'autrefois, il leur en faut moins. L'outillage, brusquement perfectionné, permet une économie considérable sur les prix généraux d'une construction navale. Ils ont lancé, pendant ces dernières années, des navires d'un tonnage considérable, des cargo-boats qui ont contribué à perturber le monde économique et naval.

(1) M. Guillot.

La marine française subit donc, de ces faits, une série de difficultés. Il en est d'autres, qui viennent des principes généraux économiques.

Des liens fort étroits lient les tarifs de transport à l'importance du matériel employé, et à la quantité des marchandises transportées. Ce sont les trois facteurs d'un problème qui se résout difficilement.

Il faut partir de ce fait qu'une Compagnie a toujours intérêt à faire naviguer ses navires. Elle les amortit en les rendant productifs ; puis, même si l'amortissement est très réduit, elle garde son bon renom et sa situation commerciale. C'est dans ces conditions que, par la force des choses, elle est réduite à faire naviguer ses navires sur lest ou à réduire considérablement le prix du fret.

Ce prix du fret, d'ailleurs, est régi par une loi. Si, dans une certaine partie du monde, une Compagnie de navigation abaisse le prix de son fret, toutes les autres tendent au même chiffre ; sans cela, les marchandises ne viendraient plus à elles. Il est vrai de dire, pour pousser le raisonnement, que les frais de production fixent un tarif minimum au-dessous duquel une Compagnie commerciale ne peut descendre (1).

Mais tous les armateurs n'ont pas le même minimum. Certains chantiers construisent des navires à meilleur marché que d'autres. Les capitaux engagés, étant moins considérables, supportent un moindre revenu.

1. M. Guillet.

Quelle est la situation des chantiers français ?

Elle est mauvaise. Il en existe peu. Ils sont encombrés par les commandes de l'Etat ; ils sont plus lents à livrer que leurs concurrents étrangers. Les prix de revient de leurs navires sont bien plus élevés que celui des Anglais. Les lois de protection grèvent de droits les matières premières qui entrent en France. La main-d'œuvre est chère ; et les capitaux français ne s'y hasardent pas.

D'où viennent ces difficultés multiples ? De l'état général du pays.

III

LA QUESTION DU FRET

Il existe une cause principale de la décadence de notre marine marchande. C'est la pénurie de fret de sortie.

« Nos navires ne peuvent trouver dans nos ports, qui exportent surtout les produits ouvrés, peu encombrants, de notre industrie, le fret de sortie que nos concurrents réalisent au départ, au moyen de leurs charbons, bois, blés, etc... D'où l'impossibilité pour les armateurs d'encaisser, dès le début d'une expédition maritime, avant toute dépense d'armement, un fret qui leur permettrait d'abaisser leurs prix et d'entrer en concurrence avec l'é-

tranger. On peut donc dire d'une manière générale que nos navires, en sortant de France, sont sur lest ou n'ont environ que le tiers de leur chargement » (1). Telle sont les constatations de l'administration des Douanes.

Si notre fret de sortie augmentait le nombre et les voyages de nos navires, ces mêmes navires rapporteraient en France les produits qui doivent être importés. Mais cette situation restreinte de la marine française permet au pavillon concurrent de couvrir 76 0/0 de nos transactions commerciales ; les statistiques le prouvent nettement.

En 1896, le tonnage de sortie des ports français s'élève à 5.452.884 tonnes, dont il faut déduire 1.158.000 tonnes de combustible et provisions nécessaires.

Résultat : 4.194.000 tonnes environ d'exportation.

Les importations, pendant la même année, ont été de 14.530.000 tonnes.

M. Duprat indique la raison de cette différence considérable entre l'exportation et l'importation. Les produits français sont des produits ouvrés, qui représentent une grande valeur. Mais la marine ne considère que le poids transporté. Si la tonne française vaut environ 2.200 francs, la tonne anglaise varie de 510 fr. (à Liverpool) à 209 fr 50 (à Glasgow) et la tonne allemande atteint à peine 160 fr.

Le fait brutal est là. Nous n'avons presque pas de fret de sortie,

1. Adm. des douanes.

Les chiffres ne frappent que par comparaison avec d'autres chiffres :

Si nous jetons les yeux sur l'Allemagne, nous y trouvons un tonnage considérable. En 1889, le chiffre global des entrées et des sorties est de 44.900.000 tonnes. En 1898, il est de 72.800.000 tonnes.

Importation.

1888.	. . .	21.900.000 tonnes
1889.	. . .	26.600.000 »
1897.	. . . /	40.100.000 »
1898.	. . .	42.700.000 »

Exportation.

1888.	. . .	20.700.000 tonnes
1889.	. . .	18.300.000 »
1897.	. . .	28.300.000 »
1898.	. . .	30.000.000 »

Les différentes industries dont se compose le commerce allemand donnent une indication plus précise encore. La métallurgie vient en première ligne. Les exportations s'élèvent à 227 millions en 1889, à 306 millions en 1897. Les machines fournissent à l'exportation une somme de 188 millions en 1889 et de 270 millions en 1897.

L'industrie textile, celle du papier, celle des jouets, suivent de très loin.

Quelles sont, chez nous les grandes industries d'exportation ?

Les tissus de soie, en 1890, représentaient 273 millions ; En 1897, ils tombaient à 270 millions.

Les tissus de laine passent, de 361 millions en 1890, à 265 millions en 1897 ;

Les tissus de coton de 110 à 119 millions ;

Les vins de 268 à 232 millions ;

Les laines en masse de 121 à 172 millions ;

La tabletterie, de 154 à 160 millions ;

Les soies, de 127 à 117 ;

Les peaux, de 112 à 102 ;

Les vêtements, de 125 à 95 ;

Les sucres, de 118 à 88 ;

Les fromages et beurres, de 92 à 86 ;

L'exemple suffit. Le fret manque. De plus, il n'est pas favorable à l'expansion de la marine. Et cette cause de décadence n'est pas réparable. C'est la plus importante de celles qui ont amené l'abaissement de notre pavillon. Dans la transformation du monde moderne, les matières lourdes ont acquis une importance autrefois inconnue, qui ruine la France. Le charbon, les aciers, les fers sont l'âme de l'industrie. Les pays pourvoyeurs du monde possèdent des marines qui grandissent chaque jour, et la décroissance de notre marine marchande n'est que le reflet de la décadence industrielle de notre pays.

Pourtant nous exportons, et les produits même exportés font regretter plus encore que la marine française ne reste

pas à son rang. Le dicton anglais : « Le commerce suit le pavillon » reste vrai. Si nos marchandises ont une valeur, elles doivent garder la marque de leur lieu de production, elles doivent rester françaises. — C'est pour nous une influence commerciale certaine. Mais le seul fait de les faire naviguer sous pavillon concurrent les dénationalise. Pour ceux qui les reçoivent et les achètent, le lieu d'origine s'efface, le transporteur seul est considéré. Et quand, plus tard, un navire concurrent apportera des produits ouvrés qui n'émaneront plus de France, les réceptionnaires s'en apercevront à peine, par ce que le pavillon aura voilé l'origine de ces produits.

Et c'est là aujourd'hui, dans le commerce d'exportation, toute la richesse industrielle de la France, que ces produits ouvrés, particuliers à notre pays. Il faut donc, pour le sauver peut-être, donner un nouvel essor à la marine marchande nationale. Il faut s'attaquer aux causes apparentes et secondaires de la décadence maritime pour vaincre la timidité des armateurs et leur découragement.

Les sacrifices que s'imposera le pays ne viseront donc pas uniquement la marine qui, en France, intéresse peu. Nous n'avons pas le tempérament spécial des Anglais et des Allemands. Il nous reste de notre principale richesse nationale, qui est la terre, un caractère de terriens. Et toute nouvelle subvention, sous quelque forme que ce soit, accordée à la marine, trouve une résistance très profonde, parce que l'âme du pays se révèle ainsi. Ces subventions ne visent que passagèrement les transpor-

teurs. Il faut voir plus loin. Elles sont la sauvegarde de l'industrie nationale, qui, sans marine, sera réduite à vivre sur elle-même et à mourir faute de débouchés.

IV

LA QUESTION DES TRANSPORTS A L'INTÉRIEUR

Développer le commerce et l'industrie de France, tel est donc le vrai moyen de faire prospérer la marine marchande. Elle sert de « trait d'union », elle exporte les marchandises nationales sur les marchés étrangers. Mais encore faut-il que le commerce et l'industrie puissent produire à bon marché, et concurrencer par les prix de vente les produits des autres pays.

De tous les éléments qui composent le prix de revient, en France, des marchandises d'exportation, il en est qu'on ne peut guère réduire. La main-d'œuvre est-elle plus chère souvent qu'en Allemagne ? Cela tient à des causes profondes et sociales que rien ne peut atteindre utilement. Mais nous avons la possibilité de réduire un élément plus important peut-être : le prix des transports à l'intérieur.

On conçoit l'utilité de faciliter le transit des matières premières de l'étranger au point de fabrication, celui des marchandises du point de fabrication au port *fran-*

çais d'embarquement. Et nous constatons tout d'abord l'insuffisance absolue de notre réseau de voies navigables.

« Autrefois, on s'était habitué à cette idée qu'il y avait en France 16 à 17.000 kilomètres de voies navigables... Aujourd'hui encore, on nous donne le chiffre de 16.687 kilomètres. Mais, en même temps, la statistique nous déclare qu'il y a moins de 12.000 kilomètres utilisés pour la batellerie d'intérieur. Et si l'on cherche les voies navigables remplissant les conditions nécessaires à la navigation des péniches, c'est-à-dire des bateaux les plus usuels jaugeant 280 à 300 tonneaux, on n'en trouve plus que 4.498 kilomètres: dont 2.039 de fleuves ou rivières et 2.459 de canaux.

« Pour un pays de l'étendue de la France, c'est peu, et en réalité si on jette les yeux sur une carte, on voit qu'effectivement il n'y a qu'une petite fraction de notre territoire où la batellerie puisse s'exercer dans des conditions véritablement normales.

« Le tonnage total des marchandises embarquées sur les rivières et canaux en 1897 s'est élevé à 30.609.226 tonnes. Ramené au parcours d'un kilomètre, ce tonnage donne le nombre de 4 milliards 365.814.460 tonnes. Mais ces chiffres sont le résultat de courants d'intensité variables et difficiles à mesurer exactement. Si, au contraire, on considère les tonnages moyens de chaque section ramenés à la longueur totale de cette section, on peut établir la comparaison des courants entre eux, et par

conséquent le degré d'utilisation de chaque section. On voit ainsi que parmi les fleuves ou rivières, il n'y a que neuf sections sur lesquelles le tonnage, ramené à la distance entière, dépasse un million de tonnes annuelles, ce sont :

	LONGUEUR — kilom.	PAR 1,000 TONNES — tonnage moyen
<i>Escaut</i> , de Cambrai à Etrun.....	12	4.604
<i>Seine</i> , de la Brèche au confluent de l'Oise.....	42	4.182
<i>Seine</i> , traversée de Paris.....	12	3.594
<i>Seine</i> , de Paris (aval) à la Brèche.....	21	3.356
<i>Scarpe</i> , dérivation autour de Douai.....	8	3.325
<i>Oise</i> , canalisée	104	3.185
<i>Seine</i> , de la limite des départements de Seine-et-Marne et Seine-et-Oise à Paris (amont)	40	2.632
<i>Seine</i> , du confluent de l'Oise à Rouen.....	171	1.547
<i>Aa</i>	29	1.320
<i>Seine</i> , de Montereau à la limite des départements de Seine-et-Marne et Seine-et-Oise.....	58	1.204
<i>Escaut</i> , d'Etrun à Condé.....	36	1.153
12 sections.....	533	

« Pour les canaux, 14 sections ont un tonnage, à la distance entière, supérieur à un million de tonnes, ce sont les suivants :

	LONGUEUR — kilom.	PAR 1 000 TONNES — tonnage moyen
Saint-Quentin.....	93	4.452
Latéral à l'Oise et Monicamp.....	34	3.398
Lensée.....	25	3.362
Haute-Deule, de Fort de Scarpe à Bauvin.....	26	3.171
Oise et Embranchement.....	44	2.210
Neuffossé.....	18	1.766
Aire à l'Aisne.....	48	1.717
Aisne à la Marne.....	58	1.635
Saint-Denis.....	7	1.378
Marne au Rhin.....	210	1.373
Latéral à la Marne.....	67	1.371
Haute-Deule, de Bauvin à Marquette.....	31	1.175
Bourbourg.....	21	1.122
Latéral à l'Aisne.....	51	1.042
.....	733	

« Ainsi, le tonnage moyen, ramené à la longueur de la section, n'est supérieur à un million de tonnes que sur 26 sections, mesurant ensemble, pour les fleuves et rivières, 533 kilomètres, pour les canaux, 733 kilomètres, soit ensemble 1.266 kilomètres, c'est-à-dire 28 0/0 des voies navigables. La fréquentation est donc très peu active sur les 3.132 autres kilomètres.

« Cette fréquentation intéresse particulièrement les relations de Paris avec le Nord, ensuite celles qui se font par la Seine, un peu moins celles de Paris avec l'Est,

moins encore celles de Paris avec la Bourgogne, et pas du tout, peut-on dire, les autres directions (1). »

Non seulement le réseau français est insuffisant, mais il est organisé de si singulière façon qu'il tend à diriger vers les ports étrangers les marchandises françaises.

Dans un récent rapport de M. Bernard au Conseil supérieur de la marine marchande (2), l'auteur, avant d'examiner notre réseau, donnait des indications sur les réseaux étrangers. Il constatait le bond formidable des Etats-Unis, qui passent de 30.626 milles (voies ferrées) en 1860, à 181.021 milles en 1896, et dont les tarifs de marchandises sont réduits à leur extrême limite. Il y faisait également remarquer la facilité des communications par eau, où la tonne kilométrique s'abaisse jusqu'à 0 fr. 0016.

Mais les Etats-Unis ne sont ni le seul, ni le meilleur exemple à nous donner. D'autres pays, plus directement rivaux, ont compris ce que nous ne voyons pas encore : l'utilité d'une vue d'ensemble dans le système des transports.

L'Allemagne, qui possède des moyens naturels, en a tiré des avantages considérables. Elle a suivi un plan méthodique ; elle a allié, dans un même but, tous les moyens de communication et de transit. Il n'existe point

1. *L'Economiste français*, 1898.

2. Rapport sur les moyens de diriger le fret vers les ports par une amélioration du régime des canaux et des modifications aux tarifs des chemins de fer (Imp. nat., 1898).

de compagnies de chemin de fer qui luttent contre les canaux. On a compris que l'union des uns et des autres servirait au développement du commerce général, et par suite au développement propre des voies ferrées et des voies fluviales.

C'est ainsi qu'est née cette prospérité des ports allemands, réunis avec l'intérieur du pays par des fleuves navigables, et des canaux bien construits. Le Rhin, a lui seul, a englouti 350 millions : mais il est une voie aujourd'hui facile, de drainage vers la mer. Un projet qui consiste à réunir par un canal central le Rhin à l'Elbe, et à l'Oder aboutira quelque jour. Il en est résulté la création d'une flotte intérieure qu'on estime à 23.000 bâtiments, et de ports centraux comme Dresde et Dusseldorf.

C'est ainsi qu'est née également la prospérité grandissante de Rotterdam, en Hollande, et d'Anvers en Belgique.

Si l'Allemagne nous donne l'exemple d'une organisation bien comprise de transports à l'intérieur, la Belgique fait mieux. Elle vient chercher notre fret, elle l'attire, elle détourne les marchandises françaises de leurs routes naturelles vers la mer.

L'Allemagne, dans sa lutte commerciale avec la France, a ainsi trouvé en la Belgique un allié puissant. M. Pape-lier, dans un récent discours, disait :

... « Anvers est notre port d'attache. Nos commerçants sont bien obligés d'aller où on leur demande le meilleur marché ; et ils ont plus d'avantages à expédier par

Anvers... Si la situation persiste, nous serons annexés commercialement par l'Allemagne et la Belgique ».

Les marchandises françaises, en effet, passent la frontière et vont aux ports d'embarquement étrangers, où des navires étrangers les chargent. C'est un fait prouvé par la statistique des douanes. A Sobre-sur-Sambre, Commines-sur-Lys, et Agimont-sur-Meuse, le total des tonnes exportées s'élève à 790.984, en 1881, et en 1891, à 1.855.057.

Les canaux français, qui n'existent réellement que dans les régions Nord et Est, correspondent en effet avec les canaux de Belgique, de telle sorte que les marchandises sortent de France au lieu de se diriger vers un port d'embarquement français. La Seine, seule, est une voie de communication facile, qui donne au Havre une valeur incontestable; mais, par ailleurs, la Loire n'a jamais été navigable, et le Rhône l'est chèrement. Les canaux du centre de la France sont insuffisants. Ceux du Nord sont encombrés; et chaque jour le tonnage par eau tend à augmenter.

C'est en effet une erreur de croire que le transport par bateau ne peut servir comme autrefois, et que les chemins de fer doivent transporter toutes les marchandises. L'exemple de l'Allemagne est probant. Mais au lieu de le suivre, nos compagnies de chemins de fer n'ont pas voulu comprendre l'intérêt qu'elles pourraient avoir au développement du commerce général. Elles n'ont jamais

suivi que leur intérêt particulier. Et M. Bernard dans son rapport de dire :

« Je ne préconise ni l'expropriation des chemins de fer, ni des abaissements de tarifs excessifs. Je souhaite que ces tarifs soient établis avec des vues d'ensemble, et non en considération de tel ou tel réseau, de telle ou telle industrie. Je regrette qu'en les établissant on semble avoir perdu de vue qu'il s'agissait, par des communications plus faciles et des transports à des taux modérés, de mettre en valeur le sol de la France, de seconder son commerce et son industrie en facilitant les échanges...

Dans la mesure du possible, on devrait s'efforcer non pas dans un but de concurrence contre la voie d'eau ou les compagnies rivales d'abaisser les tarifs. La consommation intérieure, l'exportation et l'importation stimulées par des prix de revient réduits eussent vite compensé la perte qu'eut entraînée une modération des taxes ».

Déjà avant M. Bernard, de nombreuses voix s'étaient élevées, au nom du cabotage, menacé par les tarifs spéciaux qu'inventaient les compagnies de chemins de fer. La question est certainement plus large. C'est la marine marchande qui est atteinte. Le courant qu'il eut fallu établir vers nos ports, existe vers ceux de l'étranger. De sorte que, dans cette guerre civile entre les canaux et les voies ferrées de France, c'est l'étranger qui profite de notre indécision, de nos fautes, de la cherté de nos tarifs.

Les chiffres donnés par la Revue générale de la marine

marchande fournissant des exemples de tarifs réduits — et leurs résultats :

Pour les fers marchands, le tarif 114 § 17 fixe, des gares du réseau du Nord ou de l'Est à Bordeaux, Rochefort et La Rochelle, pour 800 kilomètres, 18 fr. 65, avec augmentation de 0 fr.01 par tonne et par kilomètre au delà de 800 ;

De Valenciennes à Bordeaux : 826 kilomètres, 18 fr. 85, soit 0 fr. 022820 par tonne et par kilomètre ;

De Valenciennes à Rochefort, 727 kilomètres (qui sont taxés comme 800), 18 fr. 66, soit 0 fr. 025653 par tonne et par kilomètre ;

De Valenciennes à La Rochelle, 729 kilomètres (taxés comme 800), 18 fr. 65 par tonne, soit 0 fr. 025651 par tonne et par kilomètre.

Ces tarifs sont uniquement faits pour concurrencer le cabotage. Si ces mêmes marchandises, partant de Valenciennes avaient été expédiées vers le centre de la France, Périgueux par exemple, le tarif eut changé. Le trajet est plus court. Les marchandises eussent dû payer 32 fr. 85, soit 14 francs de plus. Mais ici la concurrence n'est pas à craindre.

Si enfin l'expéditeur avait voulu employer la voie de cabotage par Dunkerque vers Bordeaux, il eut dû payer de Valenciennes à Dunkerque 6 fr. 10 à 7 fr. 10, soit 0 fr. 50 centimes par tonne et par kilomètre.

Les exemples peuvent se multiplier.

Jetons les yeux sur l'étranger. Le principe contraire y

est établi. Les lignes directes qui de l'intérieur vont aux ports d'embarquement bénéficient de tarifs spéciaux et réduits.

Anvers, Rotterdam, Hambourg sont des débouchés vers la mer. Et les marchandises qui se trouvent proches de nos frontières du Nord, c'est-à-dire celles qui sortent de la région la plus industrielle de la France, ont avantage à n'emprunter qu'une petite partie du réseau français pour bénéficier, dès la frontière, des tarifs réduits de l'étranger. Elles vont droit aux ports d'embarquement, et ce sont les caboteurs étrangers qui les ramènent en France.

La situation n'est sûrement pas toujours celle qui a été indiquée par les chiffres précités ; certaines villes peuvent être moins éloignées des ports d'embarquement français. Il existe, dans la région du Nord, des canaux qui y amènent les marchandises à des prix très réduits. Les expéditeurs, enfin, ont souvent intérêt, même en payant un peu plus cher le petit trajet de la ville d'envoi au port d'embarquement, à faire transporter leurs marchandises par caboteurs, parce que le cabotage est rémunéré par des prix de fret très modestes, qui lui suffisent. Il arrive enfin souvent que la ville frontière, qui marque la limite du réseau français, est plus éloignée que le port français où peuvent s'embarquer les marchandises expédiées. Quel que soit le tarif belge ou allemand, il faut le faire entrer en ligne de compte dans le prix total. Ce qui

peut être vrai pour Valenciennes, ne l'est plus pour d'autres centres manufacturiers.

La cause de tout le mal réside, nous l'avons dit, dans l'absence d'une vue d'ensemble, dans l'antagonisme qui existe entre les voies ferrées et les voies fluviales. Est-ce dire que les Compagnies de chemin de fer aient prospéré? De 1890 à 1896, le tonnage a augmenté de 1,3 0/0 par an. Mais les réseaux allemands ont augmenté le leur, pendant la même période de 30/0, et les réseaux anglais de 3,3 0/0. Il est intéressant de remarquer à ce sujet que l'ensemble des voies ferrées allemandes, appartient à l'Etat, et que la concurrence en Angleterre, existe dans cette branche d'industrie, comme dans les autres.

En France, le monopole a produit ces résultats: pendant l'intervalle de temps compris entre 1892 et 1897, les recettes se sont accrues, en France, de 36 millions, en Allemagne de 111 millions, en Angleterre de 73 millions. En concevant le chiffre immense de tonnes qu'ont transporté les cânaux en Allemagne, on aura la vision exacte de ce que peut être une organisation d'ensemble, un plan combiné, l'effort parallèle des canaux et des chemins de fer.

V

LA QUESTION DES DROITS DE QUAI

Les marchandises vont facilement aux ports étrangers, et servent ainsi de fret au pavillon étranger. Celles qui vont aux ports français subissent souvent le même sort. La situation géographique de ces ports d'embarquement les place sur les routes de navigation. De Hambourg et d'Anvers, pour ne citer que ces deux centres maritimes de premier ordre, les navires allemands peuvent escaler au Havre, sans se détourner de leur route. D'Angleterre, ils n'ont pas un grand trajet à faire, pour stopper au Havre et même à La Palice-Rochelle, lorsqu'ils se dirigent vers le Portugal, l'Espagne et l'Amérique du Sud. D'Italie, les navires escalent facilement à Marseille. Ces quelques ports sont particulièrement intéressants, le dernier parce qu'il représente le plus fort tonnage de France, les deux premiers parce qu'ils sont chaque jour améliorés, grâce à des sacrifices considérables, que s'imposent les chambres de commerce et l'Etat.

Les navires étrangers, n'ont d'ordinaire d'autre but, en y escalant, que de compléter leur chargement déjà presque entier. Cette observation est de plus en plus vraie, à mesure que le tonnage des cargo-boats augmente.

Ils peuvent dès lors prendre le fret à vil prix, et concurrencer avec avantage notre marine.

Le pavillon national, dans le mouvement général des ports français, ne s'élève qu'au tiers du pavillon étranger.

28 0/0 contre 72 0/0. — Un droit frappant tout navire *entrant* dans un port français avait donc un double avantage : c'était un impôt payé en grande partie par l'étranger. — Il portait sur le tonnage complet du navire, accordant ainsi un avantage considérable aux navires à chargement complet, et frappant les navires d'escale, qui, pour embarquer un appoint de fret, payaient le même prix que pour la totalité.

Ce droit avait été établi par la loi des 30 janvier-3 février 1872, après un rapport de M. Ancel, fait au nom de la Commission du budget, et dont la discussion est intéressante :

« Le droit de tonnage, que la loi du 18 octobre 1793 avait fixé à 15, 20 et 30 centimes par tonneau pour les bâtiments français, suivant la navigation à laquelle ils étaient employés, et uniformément à 2 fr. 50 c. pour les navires étrangers, a souvent varié en raison des traités contractés avec les différents pays.

La loi de 1866 a supprimé ce droit ; il a été maintenu exceptionnellement au Havre, où son produit est employé avec le concours de la Chambre de commerce aux travaux d'agrandissement de ce port.

Il semble que le produit du droit de tonnage devrait,

en effet, être appliqué toujours à l'entretien et à l'amélioration des ports : telle était la pensée qui l'avait fait créer, et, dans cet ordre d'idées, il est équitable que les navires nationaux eux-mêmes n'en soient pas exempts, puisqu'ils profitent du service rendu par l'Etat qui est chargé de cet entretien. Au reste, ce droit ne peut être productif qu'à la condition que tous les navires, sans exception, le payeront, car les traités de navigation concédant par mesure de réciprocité le traitement national à presque tous les pavillons étrangers, la franchise accordée aux navires français leur profiterait et le droit serait nul. Dans cette situation, il nous a paru que la taxe devait être modérée, afin qu'elle ne fut jamais un obstacle pour la navigation.

Le cabotage en demeurera complètement affranchi.

Le gouvernement avait proposé le droit uniforme de 1 fr. par tonneau pour les autres navigations. Nous l'avons maintenu à ce taux pour les navigations lointaines, pour le long cours, et nous le réduisons à moitié, soit 0 fr. 50 c. par tonneau, pour les bâtiments de tous genres naviguant dans les mers d'Europe et dans la Méditerranée. Les règles et usages appliqués autrefois soit aux paquebots à vapeur, soit aux navires dont les voyages sont multipliés, seront rétablis afin de charger le moins possible, les services de ces navires, pour lesquels toutefois l'exemption ne peut pas être admise. Le droit d'entrée dans nos ports des navires de tout pavil-

lon, s'est élevé en 1869, à 6.584.293 tonneaux, qui se divisent ainsi :

Navigation des mers d'Europe et de la

Méditerranée	5.130.788
------------------------	-----------

Autre navigation.	1.453.505
---------------------------	-----------

Au taux de 50 c. et de 1 fr., le droit de tonnage produirait 4.108.895 fr... »

La loi du 30 janv.-3 févr. 1872 fixa donc à 0 fr. 50 c. pour les provenances des pays d'Europe et du bassin de la Méditerranée, à 1 fr. pour les arrivages de tous autres pays, la taxe par tonneau de jauge payable par les navires de tout pavillon, venant de l'étranger ou des Colonies et possessions françaises, chargés en totalité ou en partie.

Cette loi de 1872 a vécu jusqu'en 1896. Quand il a été question de supprimer les droits de quai, qui formaient une protection efficace, des voix se sont élevées, — mais en vain — contre l'idée nouvelle.

Nous avons dit que le pavillon national entre dans la proportion de 1 contre 3 seulement dans le mouvement des ports français. Ce devait donc être, disait M. Raynal qui combattait le projet de loi au Sénat, une attraction considérable pour le pavillon étranger. L'entrée des marchandises en France était de 13 millions de tonnes environ ; la sortie, de 5 millions seulement.

Supprimer les droits de quai en ce qui concerne la sortie, c'était attirer en France les navires étrangers ;

« et l'aventure qui consiste à attirer par toutes sortes de faveurs les pavillons étrangers à venir nous disputer ce misérable frêt serait périlleuse et condamnable... » M. Raynal comparait les 22 millions que la France donne à la marine chaque année, sous forme de primes et subventions, à la garantie d'intérêt qu'elle accorde aux chemins de fer. « Que penserait-on, si, pendant qu'on sert la garantie d'intérêts aux Compagnies on engageait l'étranger à venir construire en France des lignes ferrées en concurrence avec celles qui sont subventionnées ». Il citait la Chambre de commerce de Marseille, que ses opinions libre-échangistes ne rendent pas suspecte en pareille matière :

« Le nouveau projet (aujourd'hui loi du 9 juillet 1897) exempté de toute taxe les bâtiments qui, ne débarquant rien dans nos ports, viennent y compléter leur chargement. Or, il est clair que, dans ces conditions, le pavillon étranger va de plus en plus se substituer au pavillon français.

Les navires italiens, anglais et allemands viendront recueillir au passage notre fret de sortie, alors que nos armateurs ne pourront user à leur rencontre de la réciprocité ».

Le projet est devenu une loi. Les navires de tous pavillons, chargés en totalité ou *en partie*, acquittent les droits de quai dans les ports français et algériens d'après le tarif suivant :

« 1 fr. par tonne de jauge nette, si le nombre total de tonnes

métriques de marchandises débarquées ou embarquées est supérieur à la moitié de la jauge nette du navire ;

0 fr. 50 c. par tonne de jauge nette, si le nombre total de tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur à la moitié de la jauge nette et supérieur au quart de cette jauge.

0 fr. 25 c. par tonne de jauge nette, si le nombre total de tonnes métriques de marchandises embarquées ou débarquées est égal ou inférieur au quart de la jauge nette et supérieur au dixième de cette jauge.

0 fr. 10 par tonne de jauge nette, si le total des tonnes métriques de marchandises débarquées ou embarquées est égal ou inférieur au dixième de la jauge nette.

Cette taxe est réduite de moitié pour les marchandises débarquées, si le navire est en provenance d'un port situé dans les limites du cabotage international, telles qu'elles résultent de la loi du 30 janvier 1893 (Art. 1^{er}) et pour les marchandises embarquées si le navire est à destination d'un port situé dans les mêmes limites.

L'art. 2 de la loi ajoute qu'en cas d'escales successives, les droits de quai sont perçus dans chaque port d'après les règles ci-dessus fixées, mais qu'en aucun cas, le total des droits à percevoir sur un navire pour un voyage ne peut dépasser 1 fr. par tonneau de jauge nette.

Ce taux est réduit à 0 fr. 50 c. pour les navires en provenance d'un port situé dans les limites du cabotage international.

Chaque passager embarqué ou débarqué, ajoute l'article 3

de la loi, est considéré comme équivalent à une tonne de marchandise. Il en est de même pour chaque tête de gros bétail, chevaux et mulets. Chaque tête de petit bétail équivaut à un quart de tonne.

Quant aux opérations de ravitaillement et d'approvisionnement de charbon, elles ne sont pas considérées comme opérations de commerce.

Parmi les défenseurs de cette loi, attaquée dès sa promulgation, nous devons citer en première ligne, M. Charles Roux, l'un des hommes qui ont le plus contribué aux recherches faites en vue de relever la marine marchande. Quelles sont ses arguments ?

M. Roux (1) cite les discours de M. Chaudèze et de M. Guillaïn.

M. Chaudèze cherche à prouver que la loi de 1872 avait un caractère purement fiscal. M. Johnston l'avait dit (2) : « Pour ce qui est du droit de tonnage, il est évident qu'il ne constitue pas une mesure de protection, mais bien une mesure fiscale ». M. Pouyer-Quertier, l'auteur même de la loi, l'avait répété (3). « Il ne s'agit pas d'une taxe de protection, mais d'une taxe fiscale. En définitive, tout se réduit à une question d'impôt sur les marchandises importées ».

« Ces citations amènent à conclure, dit alors M. Chaudèze, que si le droit de quai établi par la loi de 1872, est

1. Ch. Roux. *Notre marine marchande*.

2. Assemblée Nationale, 24 janvier 1872.

3. Assemblée Nationale, 30 janvier 1872.

devenu, en fait, un instrument de protection pour notre marine marchande, on doit cependant reconnaître que les armateurs ne peuvent revendiquer la possession d'Etat d'une protection intentionnellement accordée par le législateur ».

Voilà donc un point établi. La loi de 1872 n'a jamais voulu être un droit protecteur.

Répondons dès à présent à M. Charles Roux, citant les mêmes auteurs, que la loi de 1872, *en fait*, a été un instrument de protection pour la marine marchande.

M. Guillaïn va maintenant nous dire pourquoi il a été utile de supprimer cette protection.

« Il est bien certain que le nouveau régime commercial est incompatible avec le système fiscal qui frappe le navire à raison de sa capacité totale...

...Alors que les ports étrangers voient augmenter leur trafic, celui des ports français va en diminuant... Alors que Hambourg de 1891 à 1896 a augmenté son tonnage de 700.000 tonnes à l'entrée ; que Rotterdam a augmenté le sien de 1.350.000 tonnes et Anvers de 1.050.000 tonnes, Dunkerque a vu diminuer son tonnage de 20.000 tonnes et le Havre de 34.000. De plus en plus, la marchandise, c'est-à-dire le fret, nous échappe ».

M. Guillaïn considère, d'une part, que plus de 300.000 tonnes de marchandises françaises prennent, par voie ferrée, le chemin d'Anvers et de Rotterdam, échappant ainsi à l'attraction naturelle de nos ports ; d'autre part, qu'une grande quantité de marchandises prennent la

route des ports anglais, par cabotage anglais, parce qu'elles ne trouvent pas dans nos ports la faculté de se diriger avec une rapidité suffisante, et à un taux de fret suffisamment bas, sur les pays d'outre-mer. Elles échappent ainsi à notre marine.

« Les causes principales de ce mouvement, de cette fuite générale des marchandises, c'est, nous pouvons l'affirmer, d'une part, que notre marine est impuissante à subvenir aux besoins commerciaux qu'elle est appelée à desservir; d'autre part, que les marines marchandes étrangères ne peuvent pas entrer dans nos ports, parce que le régime fiscal qui nous régit les en éloigne ».

Cette double conclusion de M. Guillaïn est singulière. Les statistiques prouvent tout d'abord que le fret français n'est pas considérable au point de manquer de transporteurs. Bien au contraire, ce sont les transporteurs qui manquent de fret. La loi de 1872 avait l'avantage considérable d'empêcher les navires étrangers de venir prendre le fret dans nos ports, et de le laisser aux navires français. S'il a fui vers la Belgique, la faute en est au système des transports à l'intérieur, qui favorise cette fuite, et draine les marchandises vers les frontières du Nord... Au reste, quel sera d'après M. Guillaïn, l'avantage de la nouvelle loi ?

La marchandise pourra être cueillie dans nos ports *momentanément* du moins, par les lignes étrangères; une fois qu'elle aura pris l'habitude de venir dans nos ports, nos armateurs français la prendront à leur tour, et

pourront créer des lignes régulières pour lesquelles ils prétendent aujourd'hui qu'ils n'ont pas de fret. « La Chambre des députés a pensé que la première nécessité était d'attirer la marchandise, et qu'ensuite l'on pouvait avoir confiance dans l'esprit d'initiative de l'armement français, dans la puissance de ses capitaux, pour profiter de la situation nouvelle qui lui serait ainsi créée ».

Mais la nouvelle loi n'attirera pas la marchandise, parce que, nous le répétons, sa fuite vers la Belgique provient de causes tout à fait différentes. La nouvelle loi, par contre, attirera le pavillon étranger, qui entrera en concurrence avec le pavillon français. M. Guillaïn n'a pas tenu compte de la situation géographique de nos ports, qui les place sur les routes maritimes. Des navires étrangers, qui ne se dérangeraient pas pour opérer un chargement complet, ont tout avantage aujourd'hui, en passant, à compléter leur chargement à des prix plus bas que les navires français.

Ce sera donc ouvrir nos ports aux navires étrangers. Ce sera retirer à notre pavillon le peu de fret que nous pouvons lui fournir. M. Guillaïn répond à cette objection :

« Il y aura des avantages considérables pour l'industrie, pour l'agriculture françaises, à attirer du fret dans nos ports et à donner ainsi au commerce national les facilités d'expansion qui lui manquent aujourd'hui. Quand bien même il devrait en résulter momentanément une diminution de gain pour l'armement français, en ce qui concerne le fret qu'il possède aujourd'hui, les avantages

généraux dont bénéficieraient notre commerce et notre industrie l'emporteraient de beaucoup sur ceux obtenus avec le régime actuel (loi de 1872) ».

Et pour indiquer que, même avec la suppression des droits de quai tels qu'ils étaient conçus en 1872, les charges restent lourdes encore pour les navires étrangers, M. Guillain nous montre le navire anglais *Canning*, venant charger 480 tonnes au Havre. « Il résulte des calculs de la Chambre de commerce que ce vapeur a payé, du fait des taxes locales, 2.876 francs, soit 6 fr. 75 par tonne, plus un droit de quai qui est revenu à 4 fr. 06 par tonne. Quand même nous supprimerions les 4 fr. 06 par tonne relatifs au droit de quai actuel, il resterait encore une charge très lourde de 6 fr. 75 par tonne résultant des autres taxes. Supposons au contraire, un navire de même capacité entrant dans le port avec un chargement complet, et repartant avec un autre chargement complet ; au lieu de se répartir sur un petit nombre de tonnes, ce serait sur la double cargaison totale que les charges accessoires se répartiraient. Par conséquent, le navire à chargement complet conserverait au Havre une supériorité économique considérable sur le navire d'escale ».

M. Guillain examine alors les intérêts généraux du commerce ; il y a tout intérêt au point de vue de l'établissement du fret à ne pas nous opposer à ce mouvement naturel. L'approvisionnement des manufactures s'effectue plus facilement par navires à chargements partiels ; l'in-

industrie pourra se procurer, avec le même bon marché que l'industrie étrangère, les matières dont elle a besoin.

Les mêmes raisons existent au point de vue de l'exportation ; les étrangers paieront moins cher la marchandise de provenance française.

Enfin les ouvriers des ports trouveront un travail assuré, sans attendre indéfiniment des « chargements complets » qui exigent plus de monde, par intervalles éloignés.

Les raisons que donne M. Guillaïn et qu'accepte M. Roux les amènent l'un et l'autre aux conclusions suivantes : Il ne faut pas subordonner aux intérêts particuliers et momentanés de quelques compagnies d'armement le sort de notre commerce, de notre agriculture, des ouvriers de nos ports.

Intérêts momentanés ? Nous ne le croyons pas. S'il est vrai que la loi de 1897 doive attirer des éléments de fret dans les ports français, les navires étrangers en profiteront. Quand les expéditeurs connaîtront ces nouveaux transporteurs, il se formera entre eux un courant d'affaires nouveau. Quand il sera établi, rien ne viendra le détruire. Le prix du fret sera toujours moins élevé lorsqu'il s'agira de navires complétant leur chargement, que de navires nationaux, à chargement complet.

Intérêts particuliers de quelques compagnies d'armement ? Nous touchons ici le fond même de la question. S'il est admis qu'une marine marchande soit utile au commerce d'un pays, à son industrie, à son expansion, l'in-

térêt de quelques compagnies d'armement est celui de tout le monde. Le seul moyen d'avoir des navires est de protéger les armateurs. A quoi bon faire le sacrifice de primes et de subventions à la marine marchande, si d'autre part, on encourage la marine concurrente? Car c'est une véritable protection pour les marines étrangères :

Si les chiffres donnés par M. Guillaïn au sujet du navire *Canning* peuvent donner l'illusion d'une protection par taxes locales, ceux donnés par M. Duprat précisent mieux la situation, parce qu'ils mettent en regard l'ancienne loi de 1872 et la nouvelle loi de 1897.

Prenons le nouveau steamer *Friedrich der Grosse*, jaugeant 6.765 tonnes net, et venant de Brême charger au Havre 500 tonnes (poids) de marchandises pour une destination au long cours. Ce navire paiera, au titre de droit de quai, 676 fr. 50 c.

Sous l'empire de la loi de 1872, il eut payé au même titre 3.382 fr. 10.

Le même navire, venant débarquer au Havre, d'une provenance au long cours, 500 tonnes (poids) de marchandises, paiera maintenant, au titre de droits de quai, 676 fr. 50, alors que sous la précédente législation, il eut payé, au même titre, 6.765 fr. » (1).

N'ajoutons rien à ce raisonnement mathématique. C'est une constatation. Il paraît absolument juste de soutenir que la loi de 1897 est nettement contraire aux intérêts de

1. M. Duprat, rapport au Conseil supérieur de la marine marchande.

l'armement et qu'il sera utile de revenir aux termes de la loi de 1872, puisque cette loi a été, *en fait, un instrument de protection pour la marine marchande.*

Telles sont, suivant nous, les principales *causes* de décadence de la marine marchande. Nous allons examiner les différents *moyens* qu'on a trouvés pour lui venir en aide, les lois de primes et les subventions fixes.

CHAPITRE II

LA LÉGISLATION AVANT 1893

Avant de faire l'examen de la loi de 1893 qui, en France, a fixé le système actuel des primes accordées à la marine marchande, il convient d'exposer les courants d'idées qui se sont formés avant cette époque, et qui ont abouti à des lois intermédiaires. Celle qui nous régit actuellement est le résultat d'une évolution d'un siècle ; elle unit deux idées parallèles, elle vise la construction navale et la navigation maritime.

I

LA PRIME A LA CONSTRUCTION AVANT 1893

Le 28 juin 1865, le vice-président du Conseil d'Etat, rapporteur, présentait un projet de loi sur la marine marchande, et avant de résumer les opinions alors ex-

primées et les vœux manifestés dans une récente enquête sur la marine marchande, il lui paraissait utile d'indiquer la législation qui régissait les bâtiments de mer construits à l'étranger, et l'influence que cette législation avait exercée sur notre matériel naval.

« La loi du 21 septembre 1793, connue sous le nom d'acte de navigation, prohibe d'une manière absolue les bâtiments de mer construits à l'étranger. Cette loi est encore en vigueur, et la prohibition des bâtiments de mer est inscrite dans le tarif général des douanes. Toutefois, elle a subi des exceptions, d'abord à titre temporaire, ensuite par suite des traités conclus avec l'Angleterre, la Belgique, le Zollverein et l'Italie.

« A l'époque de la guerre de Crimée, notre matériel naval étant insuffisant, un décret impérial du 17 octobre 1855 autorisa l'importation et la francisation des bâtiments de mer construits à l'étranger moyennant le paiement d'un droit d'entrée de 10 pour 100. Le même décret permit l'importation, en franchise temporaire, de toutes les matières brutes entrant dans la construction des bâtiments de mer. Ce régime exceptionnel ne dura que trois ans, et prit fin le 17 octobre 1858.

« D'après les tarifs conventionnels, les navires construits dans les pays qui sont liés avec nous par des traités de commerce peuvent être importés et francisés aux conditions suivantes :

Bâtiments de mer. . . .	{ en bois 20	} par tonneau
	{ en fer 60	
Coques de bâtiments de	{ en bois 10	} de jauge.
mer.	{ en fer 40	

Les machines et moteurs installés à bord de ces bâtiments payent un droit de 12 fr. par 100 kilogrammes.

« Ce régime de prohibition, tempéré depuis quelques années à peine par des traités de commerce n'était pas de nature à favoriser l'accroissement de notre marine marchande.

« En 1827, son effectif se composait de 14.322 navires, jaugeant 692.000 tonneaux ; dix ans plus tard, en 1838, on trouve 15.617 navires, jaugeant 679.000 tonneaux. Le nombre des navires s'est accru de 1.300 et le tonnage représente une diminution de 13.000 tonneaux. Mais cette réduction n'est que fictive, et elle résulte des modifications apportées dans le mode de jaugeage par l'ordonnance du 18 novembre 1837. En suivant la nouvelle méthode, le tonnage des 15.617 navires, composant notre effectif en 1838, serait non pas de 679.000 tonneaux, mais de 824.000 tonneaux, ce qui donne sur 1827, un accroissement de 132.000 tonneaux.

« De 1838 à 1851, notre effectif naval est resté à peu près stationnaire ; mais à partir de cette dernière époque, il a pris un développement assez important dont le point culminant se trouve en 1858. A ce moment, nous comptons 15.187 navires jaugeant 1.049.844 tonneaux, soit

près de 1.300.000 tonneaux, si la jauge était établie d'après la formule de l'an 2. Ainsi de 1827 à 1858, c'est-à-dire pendant un espace de trente années, notre effectif naval a presque doublé (1.300.000 tonneaux contre 692.000). Il faut remarquer en outre que le nombre des navires d'un grand tonnage n'a pas cessé de s'accroître ; il en est de même de notre marine à vapeur.

« Toutefois, depuis 1859, on constate un certain affaiblissement dans notre matériel naval. Cette situation tient à une cause particulière. Pendant tout le temps de la guerre de Crimée, l'emploi des navires avait été très actif, et par suite, les constructions navales avaient été surexcitées. Après la paix, notre matériel naval s'est trouvé momentanément supérieur à nos besoins ; les constructions se sont ralenties et notre effectif naval a subi une légère réduction » :

Quel fut le moyen proposé pour rendre à la marine marchande cette vitalité qu'elle perdait peu à peu ? Les Chambres de Commerce l'avaient indiqué : il fallait que les armateurs français eussent la possibilité d'acheter des navires partout et en franchise de droits. « Les droits inscrits dans les traités avec l'Angleterre, la Belgique, etc. représentent une fraction de la valeur du navire français, qui devient importante quand il s'agit de navires neufs de 2^e ou de 3^e ordre, ou de navires ayant déjà servi »... Les constructeurs français en souffriraient-ils ? On avait fait observer que pour les navires en bois et à voiles, nos prix n'étaient pas supérieurs à ceux des chantiers étrangers.

Si les constructeurs avaient la possibilité, à l'aide d'une franchise de droits sur les matières premières, de faire concurrence, sur les marchés extérieurs, aux constructeurs étrangers ils pourraient mieux encore concurrencer sur leur propre terrain ces constructeurs étrangers, s'ils recevaient en franchise temporaire, non seulement les matières premières, mais encore les produits fabriqués — machines, pièces détachées, gréement et armement.

La loi du 19 mai — 12 juin 1866 fut établie sur ces bases.

Art. 1^{er}. — Tous les objets bruts ou fabriqués, machines « à feu » ou pièces entrant dans la construction le gréement, l'armement ou l'entretien de navires de commerce, étaient admis en franchise de droits.

Par contre, il fallait justifier, dans le délai d'un an, que ces objets étaient affectés à la destination prévue.

Des décrets déterminèrent cette justification. Les infractions à ces décrets donnèrent lieu, 1^o au paiement des droits ordinaires qui frappaient l'entrée des objets pour lesquels la franchise avait été accordée ; 2^o à une amende égale au triple de ces mêmes droits.

Art. 2^e. — La loi du 19 mai — 12 juin 1866 supprima la prime antérieurement accordée aux machines à feu « de fabrication française installées à bord des navires nationaux destinés à la navigation « internationale ». Exception fut faite pour les appareils mis en chantier avant la promulgation de la nouvelle loi.

Art. 3°. — Enfin, tous les bâtiments de mer furent admis à la francisation, six mois après la promulgation de la loi, moyennant le paiement de 2 fr. par tonneau de jauge. Ce même droit fut étendu aux coques des navires qu'ils fussent en bois ou en fer.

* * *

Lorsqu'en 1872, M. Ancel, au nom de la Commission du budget, examina dans un rapport la situation de la marine marchande, il constata qu'elle n'était guère brillante. « En 1869, le tonnage de nos navires à voiles était inférieur à celui de 1859, (932.000 tonneaux au lieu de 961.000) ; dans la période décennale précédente, de 1850 à 1859, ce tonnage s'était accru de près de 50 p. 100. De 1859 à 1869, l'effectif de notre marine à vapeur a été porté, il est vrai, de 65.000 à 143.000 tonneaux ; mais l'augmentation appartient toute entière à la marine subventionnée, qu'il est juste d'écarter, puisqu'elle a des emplois spéciaux. Si nous voulons comparer l'effectif des marines d'Angleterre et d'Amérique, avec lesquels il nous faut partout lutter, nous trouvons qu'en 1867, en regard des 15.602 navires, tant à voiles qu'à vapeur que possédait la France et qui formaient un tonnage de 1.048.679 tonneaux, l'Angleterre avait 40.905 navires dont le tonnage total était de 7.232.672 tonneaux.

A la même époque, la marine américaine s'élevait, malgré les réductions que lui avait infligées la guerre de sécession, à 3.957.515 tonneaux ; la marine italienne attei-

gnait 815.516 tonneaux ; celle des Pays-Bas : 538.676 tonneaux... »

Des plaintes s'étaient élevées de tous côtés, les constructeurs français se déclaraient sans aucune protection contre la concurrence des constructeurs étrangers. La faculté de faire venir en franchise de droits les matières qu'ils employaient n'était pas suffisante. L'équilibre ne s'était pas fait. Le travail des chantiers français faiblissait toujours, les importations de navires étrangers augmentaient vite. Le droit de francisation fixé par la loi de 1866 à 2 fr. par tonneau était illusoire. On avait dit récemment dans un Congrès tenu aux Etats-Unis :

« Une nation qui se résout à acheter ses vaisseaux au lieu de les construire elle-même ne tarde pas à cesser de naviguer ». Et ce raisonnement de M. Ancel eut gain de cause devant l'Assemblée Nationale qui vota l'article 5 de la loi du 30 janvier-3 février 1872.

Cet article fixa comme suit, les droits à l'importation des bâtiments de mer.

Bâtiments grésés ou armés :

A voiles, en bois, 40 francs, par tonneau de jauge ;

A voiles, en bois et en fer, 50 francs, par tonneau de jauge ;

A voiles, en fer, 60 francs, par tonneau de jauge.

Les navires à vapeur payaient les mêmes droits, augmenté du droit appliqué à la machine.

Coques des bâtiments de mer :

En bois, 30 francs, par tonneau de jauge ;

En bois et en fer, 40 francs, par tonneau de jauge ;

En fer, 50 francs, par tonneau de jauge.

Il fut entendu que les droits ci-dessus précisés, ne seraient pas applicables aux navires étrangers dont l'achat antérieur à la loi des 30 janvier-3 février 1872, *serait justifiée par des actes authentiques ou sous-seings privés, ayant date certaine.*

Cette loi, qui dans ses autres articles rétablissait, sous forme de surtaxes de pavillons ou d'entrepôts, des droits sur les matières premières, ne put recevoir son exécution et fut en partie abrogée par la loi des 28-31 juillet 1873, qui, tout en maintenant l'article 5 précité de la loi de 1872, portait abrogation des droits sur les matières premières.

La loi ajoutait :

Art. 2. — *Le gouvernement fera étudier par une commission nommée par lui, les moyens les plus efficaces de venir en aide à la marine marchande et d'assurer sa prospérité.*

A la suite de cette enquête fût élaborée la loi du 29-30 janvier 1881. M. Labiche, qui en avait été le rapporteur au Sénat, y avait précisé l'état des constructions navales en France. La faculté d'introduire en franchise, les matières premières destinées à la construction n'était en pratique pas réalisée, et la compensation dès lors accor-

dée au droit d'introduire des navires étrangers n'était qu'apparente.

« L'importation d'un navire en fer tout armé, au droit de 2 francs par tonneau, représente pour l'importation une décharge s'élevant suivant les calculs de M. Dupuy de Lôme, à 62 francs par tonne et à 14 francs par 100 kilog. en ce qui concerne la machine. Or, d'après le décret du 8 juin 1866, les machines et objets fabriqués avec des matières introduites en franchise, doivent représenter les mêmes matières *poids pour poids*, sans aucun déchet. Déjà par suite de cette restriction, la remise des droits sur le poids net, pour le constructeur français ne représente que 44 fr. par tonneau et 5 fr. par 100 kilog. de machines et accessoires. »

En outre, il n'était pas possible aux constructeurs d'importer directement, en raison du caractère d'urgence des commandes les fers dont ils avaient besoin. Ils devaient donc recourir au régime des acquits-à-caution. D'après ce système, les constructeurs perdaient une partie des droits qu'on cherchait à leur restituer sous cette forme. Ce fonctionnement défectueux, joint à la restriction du décret du 8 juin 1866, qui n'admettait pas la franchise des droits sur la totalité des matières brutes nécessaires à une construction, faisait que le constructeur français « n'obtenait qu'une décharge de droits représentant en moyenne 22 fr. par tonneau de jauge et 3 fr. 50, par 100 kilogs de machines, au lieu de 62 fr. par ton-

neau et 14 fr. par 100 kilogs de machines, dont profitait le conducteur étranger ».

Il fallait donc trouver un remède. Les moyens organisés par le décret du 8 juin 1866, étaient insuffisants. La loi ne s'appliquait pas suivant la pensée du législateur. M. Labiche proposait « l'allocation d'une subvention fixée à forfait, et représentant les droits perçus sur les matières premières nécessaires à la construction d'un navire ». Cette subvention n'était qu'une compensation, connue sous le nom de prime à la construction. « Elle n'est en réalité, avait dit M. Léon Say, qu'une procédure spéciale, pour réaliser, en faveur des constructions maritimes, la franchise des matières premières ».

Les allocations furent attribuées aux constructeurs « en compensation des charges que leur imposait le tarif des douanes ».

Elles furent fixées comme suit :

<i>Pour les navires en fer ou en acier.</i>	<i>60 fr.</i>	} <i>Par tonneau de jauge brute</i>
— <i>en bois de 200 ton-</i>		
<i>neaux ou plus</i>	<i>20 fr.</i>	
<i>Pour les navires en bois de moins</i>		
<i>de 200 tonneaux</i>	<i>10 fr.</i>	
<i>Pour les navires mixtes (1). . .</i>	<i>40 fr.</i>	
<i>Pour les machines motrices pla-</i>		

1. Étaient considérés comme navires mixtes, ceux dont le bordage était en bois, mais dont la membrure et le barotage étaient entièrement en fer ou en acier.

*cées à bord des navires à vapeur
et pour les appareils auxiliaires,
tels que pompes à vapeur, servo-
moteurs, treuils, ventilateurs
mus mécaniquement, ainsi que
pour les chaudières qui les ali-
mentent, et leur tuyautage. . 12 fr. par 100 kilog.*

Le législateur voulut faciliter la transformation des navires. Il stipula que toute augmentation de jauge donnerait droit à une prime basée, d'après les tarifs que nous avons rapportés, sur le nombre de tonneaux d'augmentation de cette jauge.

Dans le même ordre d'idées, le changement des chaudières fut facilité, par une allocation de 8 fr. par 100 kilos de chaudières neuves, de construction française.

Il est bien entendu que le régime d'admission en franchise (art. 1^{er} de la loi du 19 mai 1866), fut supprimé. C'était la contre-partie naturelle de la nouvelle loi. A l'égard des navires en chantier, au moment de l'entrée en vigueur de ces dispositions, les constructeurs ne reçurent les allocations stipulées plus haut, que sous déduction des droits de douane, relativement aux matières dont ils auraient obtenu l'admission en franchise.

Nous aurons à examiner, en étudiant l'élaboration de la loi du 30-31 janvier 1893, quels furent, au point de vue de la construction navale, les résultats de la loi du 29-30 janvier 1881.

II

LES SURTAXES D'ENTREPÔT ET DE PAVILLON. LA PRIME A LA NAVIGATION AVANT 1893

Loi du 21 septembre 1793. — La loi du 21 septembre 1793, qui prohibait l'introduction en France des navires construits à l'étranger, contenait encore une disposition dont voici les termes :

« Aucune denrée ou marchandise ne peut être importée directement que par navires français ou appartenant au pays d'origine ».

Sous la Révolution, sous le premier Empire, cette loi ne fut pas appliquée. Après les guerres de l'Empire, le matériel naval se trouva insuffisant pour répondre aux besoins du commerce et de la consommation. C'est alors que furent établies les premières surtaxes de pavillon.

Loi du 17 décembre 1814. — La loi du 17 déc. 1814 les fixa à 5 fr. pour les sucres et 8 fr. pour les cafés.

D'abord restreint, le système fut généralisé par la loi du 28 avril 1816.

Loi du 28 avril 1816. — Toute marchandise importée en France par navire étranger devait acquitter, en sus du droit principal, savoir :

Jusqu'à 50 fr. du droit de douane, 1/10 c. de ce droit.

De 51 fr. à 300 fr. du droit de douane, 1/20. Au delà de 300 fr., plus de surtaxe (1).

De même était prohibée, d'une façon absolue, l'importation par la frontière de terre des denrées tropicales et des marchandises de grand encombrement (2).

L'ensemble de ces mesures que notre législation douanière ne cessa d'appliquer ou d'étendre pendant la Restauration et sous le gouvernement de Juillet, devait forcément avoir pour résultat des mesures de représailles de la part des gouvernements étrangers. Les États-Unis d'Amérique établirent, par acte du Congrès (15 mai 1820) des taxes prohibitives sur la marine française. Le commerce en fut brusquement interrompu entre les deux pays, alors que d'autres nations, Angleterre, Hollande et Espagne, profitaient de la situation.

Il en résulta le 24 juin 1822 un traité qui établissait le principe de la réciprocité dans l'intercourse directe entre les États-Unis et la France. D'autres traités semblables suivirent, avec l'Angleterre en 1826, la Hollande en 1840, le Danemark en 1842, la Russie en 1845. En 1866, au moment de l'élaboration de la loi sur la marine marchande, le principe était établi par 26 traités, et les surtaxes de pavillon n'étaient donc, en réalité, plus appliquées.

« Sous le régime actuel, disait le rapport de M. de Forcade la Roquette (3), les surtaxes de pavillon pro-

1. Art. 7 de la loi du 28 avril 1816.

2. Art. 22, même loi.

3. 28 mars 1865.

fitent aux navires étrangers des pays producteurs, plus encore qu'au pavillon national. Les Etats-Unis, l'Angleterre, la Hollande, la Russie transportent les marchandises originaires de ces divers pays sans autre concurrence que celle du pavillon français. Nous partageons le bénéfice de la protection avec nos concurrents les plus dangereux, et le commerce général de la France paie par l'élévation du fret des primes indirectes aux navires américains, anglais ou russes, qui se trouvent affranchis de la concurrence du pavillon tiers. L'abrogation des surtaxes de pavillon fera cesser cette situation singulière, elle rendra plus faciles et moins onéreux les transports maritimes des marchandises provenant des pays qui jouissent des traités de réciprocité. L'égalité des pavillons favorisera l'introduction des marchandises dans nos ports, et notre marine, stimulée par la concurrence, profitera à son tour du développement des affaires commerciales. »

Loi du 19 mai-12 juin 1866. — C'est dans ces conditions que fut voté l'art. 5 de la loi du 19 mai-12 juin 1866.

« Trois ans après la promulgation de la présente loi, les surtaxes de pavillon aujourd'hui applicables aux produits importés des pays de production, autrement que par navires français, seront supprimées ».

L'art. 6 de la loi apporta un tempérament au principe établi par l'art. 5 : Il stipula que :

« Dans le cas où le pavillon français serait, dans un pays

étranger, soumis au profit du gouvernement, des villes ou des corporations, soit directement soit indirectement, pour la navigation, l'importation ou l'exportation des marchandises, à des droits ou charges quelconques dont les bâtiments dudit pays seraient exempts, des décrets impériaux, pourraient établir sur les bâtiments de ladite nation entrant dans les ports de l'empire, d'une colonie ou d'une possession française, et sur les marchandises qu'ils ont à bord, tels droits ou surtaxes qui seraient jugés nécessaires pour compenser les désavantages dont le pavillon français serait frappé ».

Il existait, en 1866, en même temps que des surtaxes de pavillon, des surtaxes d'entrepôt. Le projet, tout d'abord, concluait à leur suppression. Elles avaient pour but de favoriser la navigation au long cours, en frappant d'une taxe toute marchandise de provenance européenne. Mais elles avaient perdu une partie de leur valeur par suite des différents traités conclus depuis 1822. Ils stipulaient d'ordinaire la réciprocité de traitements, pour les produits de l'industrie du pays contractant d'abord, et ensuite pour les marchandises sortant des entrepôts de ce pays. La surtaxe d'entrepôt grévait donc dans la même proportion le pavillon national et le pavillon étranger.

Les chambres de commerce avaient protesté contre les facilités ainsi accordées aux approvisionnements de l'industrie. Dans l'enquête qui avait précédé l'élaboration de la loi de 1866, leurs délégués avaient déclaré que la suppression des surtaxes d'entrepôt nuirait à la navigation directe de la France avec les pays producteurs, ce qui

n'empêchait pas le rapporteur de la loi de conclure à leur suppression.

« En effet, les surtaxes d'entrepôt sont une charge pour le commerce en général, pour l'industrie qui a besoin de se procurer des matières premières aux meilleures conditions possibles, qui a intérêt à payer les marchandises suivant leur valeur réelle et non suivant leur origine. Est-il d'ailleurs conforme aux intérêts généraux et à la vraie politique commerciale de la France d'établir dans sa législation des surtaxes sur les marchandises provenant des entrepôts. Les marchandises qui viennent d'Angleterre sont bien peu importantes en comparaison de celles que nos ports reçoivent pour les livrer aux nations qui nous avoisinent...

...Plus grande et plus peuplée que l'Angleterre, la France sera toujours un vaste marché de consommation qui aura intérêt et trouvera économie à faire directement ses approvisionnements pour la plus grande partie des marchandises dont elle a besoin...

...La marchandise sort de l'entrepôt de France pour être dirigée sur toutes les grandes villes de l'Europe par la voie rapide et sûre des chemins de fer qui, du Havre, de Marseille, de Bordeaux, convergent vers l'Allemagne, la Suisse, l'Espagne ou l'Italie. »

Néanmoins, le rapporteur de la loi désirait ménager une transition. Les surtaxes d'entrepôt ne devaient être abolies que six ans après la promulgation de la loi. L'assemblée en jugea autrement. « Les surtaxes d'entrepôt,

déclara M. Armand, présentaient autrefois des chiffres très élevés et elles opposaient un barrière insurmontable à la consommation en France des marchandises provenant des entrepôts d'Europe. Abolies pour les matières premières les plus importantes et fortement réduites pour tous les autres articles du tarif, elles ont laissé les importations de ce genre acquérir une grande activité. Il en est résulté que pour certains produits, la France s'approvisionne de plus en plus en Angleterre. Ce sont des navires anglais qui apportent dans nos ports ce que d'autres navires anglais ont transporté d'abord de l'Inde ou d'ailleurs à Londres ou à Liverpool. Notre marine ne prend aucune part dans ce transport, et notre navigation directe est frappée de la manière la plus sensible par la perte de ses éléments de fret. »

M. Armand citait les chiffres officiels de l'année 1863.

Importations.

	Par navires français	Par navires étrangers
Soies grèges	1.196.000 kil.	2.257.000
Guano	33.000.000 »	39.000.000
Froment	488.000 qx.	2.602.000
Sucres	23.900 »	211.900
Riz en paille	4.730.000 kil.	19.850.000
Tabac	5.022.900 »	11.600.000
Chêne brut	998 stères	9.420
Chêne scié.	4.400 »	20.000

Mats	80 pièces	1.555
Merrains	1.349.000 kil.	25.412.000
Soufre	22.000.000 »	30.000.000
Fonte	15.900 qx.	132.130
Cuivre pur.	3.329.000 »	11.153.000
Houille.	4.513.000 »	8.653.000
Sucres étrangers. . .	La moitié est importée par pavil- lons étrangers.	

Exportations.

	Par navires français	Par navires étrangers
Laines en suin . . .	1.301.000 kil.	5.789.000
Farine	402.000 qx.	570.000
Fruits indigènes. . .	7.688.000 kil.	11.805.000
Sucres indigènes. . .	27.000 »	9.090.000
Résines	1.252.000 »	2,056.000
Térébenthine. . . .	1.460.000 »	5.565.000
Coton	586.000 »	9.114.000
Rubans.	72.600 »	845.000
Mérinos	53.000 »	1.529.000
Etoffe de soie unie .	308.000 »	1.300.000

Ce tableau prouvait incontestablement l'infériorité du pavillon national sur le pavillon étranger. Mieux encore : le relevé de la navigation française en 1847 et en 1863 était plus saisissant :

NAVIRES FRANÇAIS CHARGÉS (*Entrées et sorties réunies*).

	1847	1863
Russie	58.984	63.643
Zollverein	6.171	4.777
Autriche.	4.318	2.553
Indes hollandaises.	7.798	5.972
Philippines	2.368	357
Nouvelle-Grenade	4.868	4.417
Martinique	62.285	63.635
Guadeloupe.	71.207	59.256
Indes françaises	5.439	5.118
Pêche de la morue	107.037	118.212
Pêche de la baleine	6.220	»

Et devant de tels résultats, M. Armand concluait :
« Le gouvernement doit conduire le pays dans les voies de liberté qui ont fait la grandeur commerciale de l'Angleterre. Mais gardien vigilant de tous les intérêts français, c'est en les rassurant qu'il doit les ramener au progrès et au succès. »

Le projet de l'art. 6 de la loi supprimant, après une période de six ans, les surtaxes d'entrepôt, ne fut pas voté.

Loi du 30 janvier-3 février 1872. — Six ans passèrent. La marine marchande ne prospérait pas. Il fut question de rétablir ce que la loi de 1866 avait supprimé. « Les

uns ont pensé qu'un remaniement complet pourrait suffire ; que l'on pourrait y ajouter un système de primes, moyen dont il a été parlé dans le congrès des Etats-Unis. D'autres, et ce sont de beaucoup les plus nombreux ont insisté pour le rétablissement des surtaxes de pavillon et d'entrepôt.

Un système de primes appliqué à la navigation tout entière d'un grand pays serait si nouveau, il aurait avec l'ensemble de notre législation douanière si peu d'analogie, qu'il faudrait une longue étude et de grandes précautions avant de créer un précédent qui pourrait tenter d'autres industries » (1).

On était, en 1872, singulièrement revenu sur les idées de 1866. Il existait surtout une appréciation plus nette de la véritable situation commerciale du pays. « *La nation qui a chez elle, la matière encombrante, c'est-à-dire le fret, doit rester maîtresse de la navigation. En France nous n'avons pas un produit de gros volume, un produit recherché partout, comme le charbon, comme le coton peuvent l'être. Nous n'avons que les produits de notre sol, ceux de nos industries qui ne peuvent pas former ce qu'on appelle un fret de sortie important* ».

C'est pour défendre la marine marchande française, dont M. Ancel indiquait ainsi la véritable cause de décadence, que la loi du 30 janvier-3 février 1872 rétablit les surtaxes de pavillon et d'entrepôt.

1. M. Ancel. Rapport fait au nom de la commission du budget, 1872.

Les surtaxes de pavillon étaient divisées en trois catégories, répondant : 1° A la navigation dans les mers d'Europe et dans la Méditerranée. 2° A la navigation dans l'Atlantique. 3° A la navigation au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance.

La surtaxe dans la 1^{re} catégorie, était fixée à 0 fr. 75 c. par 100 kilos, soit 7 fr. 50 par tonneau de fret. Elle visait la protection du cabotage, concurrencé par les Norvégiens, les Suédois, les Allemands dans la Manche, les Italiens et les Grecs dans la Méditerranée, les Anglais partout.

La catégorie de l'Atlantique était fixée à 1 fr. 50 par 100 kilos (soit 15 fr. par tonneau qui avant 1866, était porté à 20 fr.).

Dans la 3^e catégorie, la surtaxe était fixée à 2 fr. par 100 kilos (soit 20 fr. par tonneau de fret établi à 30 fr. avant 1866).

On considérait que ces surtaxes ainsi réduites seraient un encouragement proportionné aux distances, sans qu'il y eut à craindre que le prix des transports s'élevât jamais à un taux excessif.

Quant aux surtaxes d'entrepôt, la loi fixa à titre général le chiffre de 3 fr. par 100 kilos. « L'expérience démontre qu'au-dessous de ce taux, ces surtaxes deviennent insuffisantes, les entrepôts de Londres et d'Anvers étant pour ainsi dire voisins de nos centres de consommation et la différence de droits se trouvant en partie annulée par la différence des frais de transport.

Loi du 28-31 juillet 1873. — Les articles 1 et 2 de la loi du 30 janvier 1872 furent abrogés les 28-31 juillet 1873. Cette abrogation n'était que le résultat d'un courant d'opinion contraire qui s'était déjà manifesté les 25-29 juillet 1873. A cette dernière date était intervenue une loi qui supprimait les droits sur les matières premières établis par la loi du 26 juillet-2 août 1872. On la considérait comme inapplicable à cause des traités internationaux, et comme insuffisante puisque les recettes évaluées à 6 millions par M. Ancel, se montaient à peine à 1 million.

M. le duc Decazes disait : « Les négociations sur lesquelles le gouvernement avait compté pour recouvrer, vis-à-vis des puissances avec lesquelles nous étions liés par des engagements à échéances fixes et encore éloignées, sa complète liberté d'action, n'ont pu aboutir, et votre loi sur la marine marchande ne s'applique à cette heure et ne peut s'appliquer jusqu'en 1877 qu'à la marine des Etats-Unis, de l'Angleterre, de la Grèce et du Danemarck.

De la part des Etats-Unis, elle n'a pas manqué de provoquer des représailles qui gênent aujourd'hui nos relations commerciales avec ce pays.

« De la part de l'Angleterre, elle a donné lieu à des réclamations énergiques qui se sont traduites en une déclaration que nous trouvons dans une dépêche adressée par Lord Granville dès le 24 février 1872 : « Cette loi, disait le chef du *Foreign Office* est non seulement entièrement protectioniste, mais dans ses effets, elle est calculée

pour agir spécialement contre la marine de la Grande-Bretagne ».

« Vis-à-vis de la Belgique, la situation était quelque peu différente, car nous ne trouvons pas trace de la dénonciation du traité de navigation qui nous liait à cette puissance. La surtaxe de pavillon ne paraît donc pas lui avoir été appliquée.

« Quant à la Grèce, sa marine est plus directement que toutes les autres atteinte et compromise par la loi du 30 janvier 1872. Plus exclusivement consacrée aux frets lourds, elle a besoin ou d'emprunter le pavillon Italien ou de renoncer à ses relations avec Marseille. C'est ce grand port maritime qui a le plus directement souffert de cette loi. On peut dire que cette protection a compromis son grand commerce de céréales, comme elle a rejeté sur Gênes les expéditions des minerais de l'île d'Elbe, qui servent si merveilleusement les besoins de notre métallurgie.

« Ce qui s'est passé dans le midi, pour le port de Gênes, nous est également signalé dans le Nord pour le port d'Anvers, qui a bénéficié de la législation nouvelle au préjudice du Havre et de Dunkerque. Dans ces mers, c'est le pavillon allemand qui a détourné à son profit les frets acquis jusqu'alors au pavillon français.

« ...Nous nous permettons de vous citer ces paroles de la Chambre de commerce d'un de nos plus grands ports maritimes. « La surtaxe de pavillon équivaut à un barrage artificielle élevé à grands frais devant nos fleuves et

nos ports, et dont l'effet certain est de priver la France du transit naturel que sa situation lui assure ».

La loi du 30 janvier 1872 n'avait pas rempli le but qu'elle visait. Il fallait encore une fois chercher ailleurs un remède à l'amointrissement continu de la marine marchande. On hésitait. Le rapporteur de la loi d'abrogation ne concluait pas à l'établissement d'un système précis en remplacement de celui que l'Assemblée allait supprimer. On choisit le parti le plus simple : (28-31 juillet 1873).

Art. I. *Les articles 1 et 2 de la loi du 20 janvier 1872 sont et demeurent abrogés à partir du 1^{er} octobre prochain.*

Art. II. *Le gouvernement fera étudier par une commission nommée par lui les moyens les plus efficaces de venir en aide à la marine marchande et d'assurer sa prospérité.*

Loi du 29-30 janvier 1881. — La loi du 29-30 janvier 1881 fut la résultante de la longue enquête parlementaire qui suivit la loi de juillet 1873. Les premiers articles accordaient aux constructeurs la franchise des matières premières grâce à une allocation qui prétendait n'être qu'une restitution. Mais cette prime à la construction était insuffisante pour encourager la marine marchande. Sa prospérité dépendait surtout d'une mesure directe : on décida d'instituer une *prime à la navigation*. C'est là l'innovation de la loi de 1881, qui marque une époque.

Cette prime était accordée à titre de compensation aux

charges imposées pour le recrutement et le service de la marine militaire. C'était une mesure provisoire limitée à dix ans.

La prime était ainsi fixée :

Par tonneau de jauge nette et par 1.000 milles parcourus, à 1 fr. 50 pour les navires de *construction française* sortant de chantier, avec décroissance d'année en année :

de 0 fr. 075 pour les navires en bois ;

de 0 fr. 075 pour les navires composites ;

de 0 fr. 05 pour les navires en fer.

Seuls, les navires de construction française touchaient cette prime. La Chambre des Députés avait adopté une rédaction qui ne distinguait pas entre les navires de construction française et ceux de construction étrangère qu'il plaisait à leurs propriétaires de franciser au fur et à mesure de leurs achats. C'était, sembla-t-il au gouvernement et à la commission du Sénat, un danger pour la marine nationale ; la deuxième partie de la loi ne pouvait détruire ce que la première partie avait édifié. On protégeait les constructeurs ; il était bon de protéger les armateurs, à condition toutefois de ne pas nuire aux chantiers français. M. Dupuy de Lôme obtint que le Sénat ajoutât à la rédaction première les mots : « de construction française ».

Néanmoins, la loi ne sacrifia pas les armateurs que leur intérêt et les besoins de leur commerce devaient

amener à acheter des navires étrangers : la prime fut réduite à moitié pour les navires de construction étrangère. On considérait alors que cette résolution ne saurait avoir pour effet d'établir un monopole en faveur des chantiers français. « Dans bien des cas, disait M. Labiche, rapporteur au Sénat, la différence du prix de construction pourra compenser la réduction de la prime ».

Au reste, prime ou demi-prime n'étaient accordées qu'à la navigation au long cours. Pourquoi le grand cabotage en était-il exclus ? Un amendement de M. Dupuy de Lôme proposait qu'une prime égale à la moitié de celle accordée à la navigation au long cours fut allouée à la navigation au grand cabotage, par navire de construction française. Elle devait être réduite au quart pour la navigation au grand cabotage, par navire de construction étrangère.

Il était naturel que le grand cabotage bénéficiât d'une prime ; c'était une navigation de concurrence ; elle formait des marins tout comme la navigation au long cours ; elle décroissait.

Néanmoins, le gouvernement et les commissions de la Chambre et du Sénat jugèrent inutiles de soutenir l'amendement de M. Dupuy de Lôme. On considérait le système comme inapplicable au grand cabotage. On cherche à lui appliquer des facilités et des détaxes spéciales. Des exemples nombreux frappèrent le rapporteur au Sénat, M. Fraissinet payait annuellement 74.000 francs de droits consulaires ; un navire dans sa route de Marseille au Danube, avait versé, en sept

jours, à neuf consulats, la somme de 262 fr. ; un autre navire de 300 tonnes faisait 40 fois par an, la route de Gènes à Nice, et avait payé, en une seule année, 6.000 fr. de droits de quai. Il fallait donc diminuer par tous les moyens possibles les droits consulaires et les droits de quai. Mais comme ces questions n'étaient et ne pouvaient être visées dans la loi sur la marine marchande, le rapporteur au Sénat se borna à émettre le vœu que la situation changeât. « Il dépendrait du législateur de diminuer la charge de ces droits fiscaux, disait-il, en décidant, par exemple, que ces droits ne seront dûs qu'une fois par mois, ou qu'ils seront réduits par des abonnements. On pourrait répondre qu'une réduction des droits de quai profiterait surtout à la navigation étrangère, que, de plus, il est difficile de réclamer la réduction des droits au moment où le Trésor accepte la charge des primes à la construction et à la navigation ».

La question fut réservée.

Un autre paragraphe de la loi de 1881 accordait une augmentation de la prime de 15 pour 100 pour les navires à vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le ministre de la marine. Ceci visait le désir du gouvernement de posséder des navires ayant la vitesse suffisante et remplissant les conditions jugées nécessaires pour remplir l'emploi de croiseurs auxiliaires en temps de mobilisation navale.

Telles furent les grandes lignes de la loi du 29-30 jan-

vier 1881, dont le principe était une « compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire ».

CHAPITRE III

LA LOI DE 1893

LA SITUATION EN 1892

La loi de 1881 a eu un double effet au point de vue de l'armement et de la construction.

« L'effectif de notre marine marchande à voile et à vapeur était, en 1880, de 15.058 navires jaugeant 919.298 tonneaux. Il est en 1890 de 15.111 navires jaugeant 944.013 tonneaux. Augmentation : 53 navires jaugeant 24.715 tonneaux ».

Ces résultats sont favorables. Le but de la loi était en effet de transformer la flotte commerciale française. Elle se composait de vieux navires. Les vapeurs étaient peu nombreux. Les voiliers étaient en bois. La transformation devait se faire. La loi de 1881 l'a facilitée, peut être même l'a-t-elle faite.

« En 1881, il y avait seulement 47 navires non subventionnés, formant un tonnage de 72.185 tonnes. La loi est appliquée, et que voyons-nous dix ans après cette appli-

cation ? Au lieu de 47 vapeurs, nous en avons 215 ; c'est-à-dire une augmentation de 168, et au lieu de 72.185 tonnes, nous avons 458.438 tonnes ; c'est-à-dire que le nombre des vapeurs non subventionnés a quintuplé, et que leur tonnage a sextuplé. »

Avant 1881, il n'existait que deux Compagnies ayant des lignes régulières non subventionnées : les *Chargeurs Réunis* et les *Transports Maritimes*. En 1891, il en existait dix-neuf :

- 5 lignes libres du Brésil et de La Plata ;
- 3 lignes libres de New-York ;
- 3 lignes libres du Sénégal ;
- 2 lignes libres de la côte occidentale d'Afrique ;
- 1 ligne libre sur le Tonkin ;
- 1 ligne libre sur le Chili, le Pérou, l'Equateur ;
- 1 ligne libre sur la Réunion, Tamatave, Maurice ;
- 1 ligne libre sur la Nouvelle-Orléans ;
- 1 ligne libre sur les Antilles et le Mexique ;
- 1 ligne libre sur Colon.

Tels sont les résultats de la loi sur la marine marchande en ce qui concerne l'armement.

Quels sont les résultats en ce qui touche la construction ?

« L'augmentation a été, pour les vapeurs au-dessus de 1.000 tonneaux, de 307.000 tonnes, sur lesquelles il y en a 124.000 qui appartiennent aux compagnies subventionnées, et que j'élimine pour rester logique avec le point de départ de mon argumentation. On a donc fait cons-

truire en France 183.000 tonneaux, et je reconnais qu'on en a acheté à l'étranger 332.000 » (1).

La loi de 1881 paraît avoir été réellement féconde.

Mais cette loi de 1881 avait pris fin en 1891, et la situation maritime devint aussitôt confuse. Des réclamations s'élevaient. On chercha à améliorer le système sur lequel était basé la loi de 1881. La construction navale avait souffert, les constructeurs du moins le criaient fort. Ils donnaient pour cause de leur ruine le système de la demi-prime accordée à la construction étrangère. On leur objectait mollement que la demi-prime était, tout au contraire, accordée à l'armateur qui francisait des navires achetés à l'étranger et supportait, au même titre que ses concurrents, les mêmes charges qu'eux. N'importe. Le courant d'opinion était devenu violent. L'Angleterre encombrait la France de ses navires. La France n'en construisait plus. Nos chantiers n'étaient plus protégés.

A ce premier défaut de la loi, qui apparaissait du moins comme tel à la commission parlementaire de la marine marchande, s'ajoutait une constatation d'un ordre très différent. La marine à voiles décroissait. En 1881, elle comptait 514.000 tonnes; en 1891, 268.000, dont 100.000 environ touchaient la prime; et des comparaisons faites avec les puissances étrangères, la commission concluait que la diminution annuelle du tonnage à voiles en France, dépassait de plus de moitié la diminution nor-

1. Premier rapport de M. Siegfried à la commission parlementaire de la marine marchande.

male de ce tonnage en Allemagne et en Angleterre. Ces dernières puissances étaient pourtant celles qui progressaient le plus au point de vue de la marine à vapeur.

D'autres reproches venaient s'ajouter à ceux-là. La durée de la loi de 1881 avait été trop brève : son effet ne pouvait être utile. L'allocation de la prime était basée sur la jauge *nette*, c'est-à-dire sur la partie utilisable du navire. On demandait que la jauge *brute*, c'est-à-dire la totalité du navire, lui fut substituée ; elle supprimait l'arbitraire ; on croyait en tous cas que les droits de port en seraient diminués, et que l'armateur serait taxé d'une façon plus précise.

Il fallait enfin augmenter le taux des primes. Elles n'étaient pas suffisantes. Le rapporteur de la Commission parlementaire abonda dans ce sens. S'il résultait de l'augmentation projetée des primes un accroissement de dépenses, elles seraient l'indice révélateur du progrès. « Nous en trouverons amplement la compensation dans l'augmentation de notre vitalité maritime qui, non seulement donne lieu à nombre de perceptions budgétaires et douanières, mais encore qui est de plus la génératrice puissante de l'une des forces vives de notre défense nationale. »

Tels étaient les courants d'idées en 1892-1893, lorsque fut proposée, discutée et votée la loi.

LA CONSTRUCTION NAVALE

PRIME A LA CONSTRUCTION : NAVIRES

« En compensation des charges que le tarif des douanes impose aux constructeurs des bâtiments de mer, il leur est attribué les allocations suivantes :

Pour les navires à vapeur ou à voiles, en fer ou en acier, 65 fr. ;

Pour les navires en bois de 150 tx. ou plus, 40 fr. ;

Pour les navires en bois de moins de 150 tx., 30 fr. ;

Par tonneaux de jauge brute totale calculée conformément aux articles 1 à 12 du décret du 24 mai 1873, et à l'art. 1^{er} du décret du 7 mars 1889.

Sont considérés comme navires en bois, les navires bordés exclusivement en bois ;

Toute transformation d'un navire ayant pour résultat d'en accroître la jauge, donne droit à une prime calculée conformément au tarif ci-dessus d'après le nombre des tonneaux d'augmentation de la jauge » (Art. 2).

La loi de 1893 apporte des changements techniques à celle de 1881.

L'ancienne loi divisait les navires en trois classes : les navires en bois, mixtes et en fer. On considérait comme navires mixtes, « les navires bordés en bois dont la mem-

brure et le barotage étaient exclusivement en fer et en acier ».

Aujourd'hui, les navires bordés exclusivement en bois sont seuls considérés comme navires en bois.

Quant à la limite du tonnage, elle est abaissée de 200 à 150 tonneaux.

Ceci posé, d'où proviennent les chiffres nouveaux adoptés par la loi de 1893 ?

La circulaire de l'administration des douanes du 6 septembre 1893 en indique la raison officielle. La loi du 11 janvier 1892, a majoré les droits de douane sur les matériaux entrant dans la construction des navires. La loi de primes n'est faite que pour procurer la franchise des matériaux aux constructeurs maritimes. Les droits sur le bois ayant haussé, il convenait de majorer la prime sur les navires en bois.

Voilà donc le principe.

Il s'agissait d'établir une protection pour les navires construits en France ; on proposa d'abord 120 fr. par tonneau, puis 90. Or « si le coût de construction du tonneau de jauge brut, en France, machine comprise, s'élève à — je prends un chiffre quelconque — 400 fr. par exemple, et que ce coût n'atteigne en Angleterre, que 250 fr., vous aurez beau allouer 90 fr. de protection à nos constructeurs, vous ne protégerez pas suffisamment la construction en France... Si par la protection, vous ne procurez pas à nos constructeurs au moins l'égalité avec leurs

concurrents étrangers, vous n'aurez rien fait... » Tel était le raisonnement de M. Jourde (1).

La véritable question se réduit d'abord à savoir quel est le prix exact du navire construit à l'étranger et du navire construit sur chantier français.

D'après M. Félix Faure — et ces chiffres sont approximatifs — le cargo-boat coûte environ 300 fr. par tonneau de jauge en Angleterre et en France 420 fr.

Il y a donc une différence de 120 fr. Pour compenser cette différence, on avait d'abord recours à une prime à la construction de 90 fr., proposé par la commission à la Chambre des députés. En y ajoutant la prime à la navigation, on aboutissait à une somme totale de 170 fr.

La prime couvrait ainsi largement les déboursés.

C'est dans ces conditions que le projet portait :

Pour les navires à vapeur ou à voiles en fer ou	
en acier	90 fr.
Pour les navires en bois de 150 tonneaux ou	
plus	50 »
Pour les navires en bois de moins de 150 ton-	
neaux.	40 »
par tonneau de jauge <i>brute</i> :	

Le problème était ainsi posé à la chambre, lorsqu'une question de M. Le Myre de Vilers, le fit renvoyer à la commission (2). Il s'agissait simplement de savoir si les

(1) Chambre des députés, 14 janvier 1898.

(2) Séance du 14 janvier 1893.

dispositions de l'art. 2 en question étaient applicables aux navires construits dans les colonies placées sous le régime du tarif général des douanes.

Or, certaines colonies n'étaient pas soumises au même tarif que la métropole au point de vue des tarifs douaniers — Souvent le fer et le bois n'étaient pas frappés de droits. La situation était différente. La question avait besoin d'être tranchée.

Elle le fut par la commission et le gouvernement dans le sens qu'indiquait M. Le Myre de Vilers. Les dispositions de l'art. 2 sont applicables aux colonies placées sous le régime du tarif ordinaire des douanes.

Mais par le fait d'avoir été renvoyé à la commission, l'art. 2 fut modifié dans ses chiffres.

On accorde aux navires à vapeur ou à voiles,
en fer ou en acier, par tonneau de jauge

brute totale.	65 fr.
Aux navires en bois de 150 tonneaux et plus .	40 »
Aux navires en bois de moins de 150 tonneaux.	30 »

La somme primitive de 90 fr. réduite à 65 fr. permet encore, ajoutée à la prime à la navigation, d'arriver à un total de 145 fr. Si l'on prend pour base les chiffres plus haut donnés, et fixés par M. Félix Faure, la différence de 120 fr. par tonneau de jauge entre cargo-boats français et anglais est encore largement compensée par l'ensemble des primes.

PRIME A LA CONSTRUCTION : MACHINES

« En compensation des mêmes charges, il est attribué aux constructeurs de machines les allocations suivantes :

Pour les machines motrices et les appareils auxiliaires, tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, dynamos, treuils, ventilateurs mus mécaniquement, placés à l'état neuf à bord des navires tant à voiles qu'à vapeur, ainsi que pour les chaudières à vapeur neuves qui les alimentent et leur tuyautage, 15 fr. par 100 kilogr.

La prime est accordée pour les machines motrices et les appareils auxiliaires mis en place à l'état neuf, ainsi que pour les parties neuves des machines qui subiraient des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire.

Lors du changement des chaudières, la compensation est fixée à 15 fr. par 100 kilogr. de chaudières neuves de construction française » (Art. 3).

Le décret du 25 juillet 1893 porte (art. 4) :

Le poids des machines motrices et des appareils auxiliaires, des chaudières à vapeur et de leur tuyautage, celui des parties neuves destinées aux machines qui subiraient des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire, est certifié au lieu de construction par les officiers du génie maritime, chargés, pour la marine militaire, de la surveillance des usines, et par les

agents placés sous leurs ordres, délégués à cet effet, ou, à leur défaut, par les ingénieurs des mines désignés par le ministre des travaux publics, sur la demande du ministre des finances, et par les contrôleurs placés sous leurs ordres.

Les constructeurs doivent mettre à la disposition des ingénieurs et agents, le personnel et le matériel nécessaire pour les pesées.

Le receveur des douanes du port de construction ou de réparation s'assure, lors de l'arrivée des machines ou parties de machines à pied d'œuvre, de leur identité avec les objets pesés à l'usine. Il certifie, après leur mise en place, l'emploi qu'elles ont reçu.

D'après la loi de 1881, les constructeurs de navires touchaient les primes accordées aux machines. Aujourd'hui, elles sont payées aux constructeurs des machines.

Elles ont été élevées de 12 à 15 fr. par 100 kil.

Il en est de même pour le changement des chaudières; on verse la prime aux constructeurs mécaniciens. La loi indique que ces machines doivent être placées à bord à l'état *neuf*.

En ce qui concerne les réparations, la loi de 1893 innove. Celle de 1881 n'accordait aucune prime. Aujourd'hui, il est stipulé que « les parties neuves des machines qui subissent des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire donnent ouverture à l'allocation de la prime de 15 fr. par 100 kilog.

Mais en ce qui concerne les chaudières et les pièces

détachées, la loi ne parle pas de prime spéciale afférente aux réparations partielles qui pourraient avoir lieu.

Quant aux pièces de rechange, elles ne donnent pas droit à la prime lorsqu'elles sont simplement embarquées. Mais il y a lieu de les en faire bénéficier lorsqu'elles sont destinées aux machines motrices, et incorporées à ces machines même.

Enfin, la loi de 1881 indiquait, en ce qui concerne le poids des chaudières, la pesée sans les tubes, restriction qui n'a pas été reproduite dans la nouvelle loi.

Le contrôle des machines a été organisé avec beaucoup de rigueur. On a voulu éviter que des pièces de construction étrangère puissent, par fraude, être primées. C'est ainsi qu'une déclaration doit être signée des constructeurs, légalisée, et le receveur s'assure de l'identité des pièces.

LA NAVIGATION MARITIME

I

LA DURÉE DE LA LOI ; SON EFFET UTILE

« A titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé à partir de la promulgation de la pré-

sente loi, une prime de navigation à tous les navires de construction française de plus de 80 tonneaux bruts pour les navires à voiles, et de plus de 100 tonneaux bruts pour les navires à vapeur.

Cette prime s'appliquera pendant 10 années, à partir de leur francisation, aux navires construits en France pendant la durée de la présente loi » (Art. 5).

« La durée de la présente loi est fixée à 10 années, à partir de sa promulgation ».

La loi de 1893, comme celle de 1881, accorde des primes à la construction et à la navigation pendant dix années.

Mais il existe entre ces deux lois une différence capitale.

Sous le régime de 1881, le navire construit en 1881 touchait une série de primes jusqu'à l'échéance de la loi. Mais celui qui sortait des chantiers en 1882 ne touchait ces primes que pendant 9 années ; celui qui était lancé en 1890 ne les touchait plus que pendant un an ; si bien que les avantages de la loi se trouvaient de plus en plus réduits ; la prime décroissait ; elle se réduisait chaque année.

Les résultats ont été normaux. Ils ont suivi la décroissance de la prime.

La loi de 1893 pose un principe différent. Les navires qui bénéficient de la prime la touchent pendant dix années, quelle que soit leur date de naissance, pendant l'intervalle que dure la loi. Un navire lancé en 1902 tou-

chera donc la prime, non pas seulement jusqu'en 1903, suivant le principe établi par la précédente loi, mais jusqu'en 1912. La prime est accordée au navire lui-même. Il en profite totalement. La loi est favorable aux constructeurs et aux armateurs, également pendant toute sa durée.

Néanmoins, ils considèrent encore que la durée de la loi est insuffisante. La grande lacune de la loi, pour les constructeurs, c'est sa limite. Si vingt années étaient accordées, les constructeurs achèteraient un outillage perfectionné qui leur permettrait de bâtir à meilleur marché, et dont le prix coûtant est considérable.

Une période de vingt années serait suffisante pour permettre à l'industrie maritime de se lancer et de vivre.

Les armateurs eux aussi insistent dans ce sens. Ils demandent — par l'organe du conseil supérieur de la marine marchande — que la prime leur soit accordée pendant quinze années.

Il y a incontestablement pour eux une incertitude qu'accentue encore le spectacle des hésitations passées.

Entre la loi de 1881 et celle de 1893, on a dû subir enquêtes et contre-enquêtes. Elles n'ont pas été la suite naturelle l'une de l'autre. La prochaine loi — s'il en existe une — changera peut-être encore le système des encouragements à la marine marchande. Il est normal que le commerce se subvienne à lui-même. Toute loi de primes est une loi de transition. Elle offre donc pour ceux qui en bénéficient une valeur proportionnée à sa durée.

II

LA PRIME AUX VAPEURS ET AUX VOILIERS

« La prime est fixée par tonneau de jauge brute totale, et par 1.000 milles parcourus, à 1 fr. 10 pour les navires à vapeur avec décroissance annuelle à partir de leur construction de 0 fr. 06 pour les navires en bois, de 0 fr. 04 pour les navires en fer et en acier ; et à 1 fr. 70 pour les navires à voiles, avec décroissance annuelle à partir de leur construction de 0 fr. 08 pour les navires en bois, 0 fr. 06 pour les navires en fer ou en acier » (Art. 6).

« La prime est fixée à 1 fr. 40 pour les navires à voiles, avec décroissance annuelle, à partir de leur construction, de 0 fr. 07 pour les navires en bois, et de 0 fr. 05 pour les navires en fer et en acier ».

Tel était le texte proposé par la commission, à la Chambre des députés.

La marine à voiles trouva des défenseurs. Il était nécessaire, déclarèrent-ils, de lui donner de nouveaux encouragements. Les voiliers étaient sacrifiés aux steamers. Il fallait pourtant défendre les intérêts des petits armateurs, qui achètent un voilier avec leurs économies, le font naviguer par le monde, et maintiennent à l'étranger,

dans la mesure de leurs forces, l'influence et le prestige de leur pavillon.

Depuis 1881, les voiliers avaient diminué de 250.000 tonnes.

La cause de cette décroissance se trouvait dans la répartition des primes.

Lorsqu'un steamer se rend d'un port à un autre, il s'éloigne peu de la route directe maritime qui relie les deux points extrêmes ; tout au contraire, le voilier doit faire un long circuit. Il suit la route nautique ; il tient compte des courants et des vents. S'il jauge autant que le vapeur, il mettra plus de temps, parcourra plus de milles, et touchera la même prime que lui.

Si l'on veut objecter que le vapeur a plus de frais que le voilier, et par conséquent doit toucher une première prime plus élevée, on peut répondre que le steamer a un effet utile trois fois plus grand que le voilier, qu'il fait trois voyages pour un. La prime sera donc pour lui trois fois plus forte. D'où cette conclusion que la loi de 1881 a fait aux steamers des avantages plus considérables que ceux qui ont été consentis aux voiliers.

Mais la loi de 1893 apportait en outre un changement considérable, dont allait souffrir la marine à voiles. Le calcul de la prime se faisait sur jauge brute au lieu de se faire sur jauge nette. La jauge brute est le cube entier du navire. La jauge nette est la partie du navire utilisable au point de vue commercial. Les primes accordées par la loi de 1881 étaient de 1 fr. 50 par 1000 milles pour les

vapeurs et de la même somme pour les voiliers. Elles étaient basées sur la jauge nette du navire. Celles de la loi de 1893 se répartissaient sur la jauge brute. Il était donc juste, en principe, qu'on les réduisit. Cette réduction était normale pour les vapeurs, puisqu'il existe entre leur jauge nette et leur jauge brute une différence de 40 0/0 environ, et que cette différence allait bénéficier de la prime nouvelle.

Mais les voiliers ne se trouvent pas en semblable situation. La différence entre la jauge brute et la jauge nette est minime. M. Siegfried l'estimait à 4 0/0, M. Le Cour à 1,9 0/0. Il est donc juste de ne pas tenir compte des calculs de moyennes, qui donneraient des résultats déplorable, et de se baser sur des faits pour constater que le système de 1893 devenait défavorable à la marine à voiles, et la mettait dans un état d'infériorité.

Or, la marine à voiles a gardé son utilité incontestable. Il est des navigations qui, dans l'avenir, sont réservées aux voiliers.

Certaines marchandises ne peuvent payer de frets élevés, et restent en mer sans inconvénient pendant de longues semaines. L'Angleterre augmente sa flotte à voiles. En 1891, elle gagnait 39.022 tonneaux. L'Allemagne, également, s'enrichissait de 22.345 tonnes. La France, seule, là comme ailleurs, plus encore peut-être, perdait sa place. En 1880, elle tenait le sixième rang avec 541.853 tonneaux. En 1890, elle était tombée au neuvième rang avec 298,787 tonneaux. La marine à voiles

restait pourtant la meilleure école de marins. C'est ce qu'avaient prouvé tous les pays du monde, ce que disait encore l'Allemagne à l'heure où sa marine à vapeur s'accroissait considérablement.

La Commission défendit son projet. Elle proposait une prime de 1 fr. 40 pour la première année. Avec la décroissance établie par la loi, la prime moyenne pour les dix années était de 1 fr. 17 par 1.000 milles parcourus et par tonneau de jauge.

La distance parcourue par un voilier est en moyenne de 16.000 milles par an. Ce chiffre correspondait à 18 fr. 72 par an, 187 fr. 20 pour dix ans, 187.200 francs pour un navire de mille tonnes. Le navire avait déjà touché 65.000 francs (prime à la construction). Le chiffre total de 252.000 francs représentait plus que l'intégralité du bateau. A supposer même qu'on ne fit pas entrer en ligne de compte les 65.000 francs donnés au constructeur, la seule prime à la navigation représentait la somme de 187.200 alors que le navire en coûtait 250.000.

Un navire en bois ne valait que 150 francs au lieu de 250 par tonneau de jauge ; comme la prime était la même, il lui serait alloué 187.200 francs, contre 150.000 francs, coût du navire, sans faire entrer en ligne de compte les 40.000 francs de prime à la construction alloués au navire de 1.000 tonneaux.

Malgré l'opposition de la Commission, l'amendement passa. La loi accorda une prime de 1 fr. 70 aux navires à voiles,

Mais sur les chiffres de la décroissance annuelle, la discussion recommença. Pour 1 fr. 50, on proposait une décroissance de 7 centimes pour les navires en bois, et de 5 centimes pour les navires en fer. Puisque le chiffre de la prime était augmenté, il fallait augmenter également les chiffres de décroissance annuelle. L'amendement disait : « Avec décroissance annuelle, à partir de la construction, de :

6 centimes pour les navires en bois ;

4 centimes pour les navires en fer ou en acier.

Grâce à la décroissance de la prime, on proportionnait celle-ci à la valeur du navire. Toute dépréciation entraînait un abaissement de prime. Le Parlement tomba d'accord sur les chiffres de :

8 centimes pour les navires en bois ;

6 centimes pour les navires en fer et en acier.

Si nous avons rapporté dans son ensemble la discussion de la loi, c'est pour indiquer le courant d'opinion qui a entraîné, en 1893, la grande augmentation de la prime aux voiliers. Ceux-ci n'avaient pas besoin d'être si bien défendus. S'il est vrai qu'ils ont une utilité comme école de marins, comme moyen économique de transport pour certaines denrées, ils restent néanmoins, à un point de vue plus général, tout à fait au second plan. Ce qui peut être soutenu, c'est que la marine à voiles forme l'appoint de la marine à vapeur. L'exemple de l'Allemagne et l'Angleterre le prouve surabondamment. On a donné les chiffres du tonnage *voiliers*, sans indiquer en regard

ceux du tonnage *vapeurs*. La proportion y est normale. En France, elle ne l'est plus. Les avantages faits à la marine à voiles ont entraîné son développement, alors que la marine à vapeur décroît. Et c'est là une des erreurs de la loi de 1893.

III

LE CABOTAGE

« *La prime est attribuée exclusivement à la navigation au long cours, et à celle du cabotage international* » (Art. 5).

« *Sont exclus de la prime : les navires se livrant au cabotage français qui touchent à des ports étrangers, sans y débarquer des marchandises représentant en tonneaux d'affrètement le tiers au moins de leur tonnage net, ainsi que les navires exécutant un parcours entre un port français et un port étranger distant de moins de 120 milles* » (Art. 5).

« *Les navires faisant la navigation au cabotage international reçoivent les 2/3 de la prime à la navigation* » (Art. 6).

Il était indispensable qu'une prime fut accordée au cabotage international. La loi de 1893, qui la lui accorde dans des proportions raisonnables (2/3 de la prime au long cours) contient pourtant une erreur fort préjudiciable aux intérêts de l'armateur et du pays. Un exemple fixera le point intéressant. Si un navire, allant de Dunker-

que à Marseille, s'arrête à Lisbonne, il a droit à la prime. Mais s'il va opérer dans un port situé au delà de son port d'escale français, il perd tout droit à la prime.

Si bien que les navires français ont avantage à aller directement d'Anvers par exemple à la Mer Noire sans toucher en France.

Au reste, envisagée plus généralement, la prime au cabotage est une mesure utile, déjà réclamée par Dupuy de Lôme lors de la discussion de la loi de 1881.

IV

LA SURPRIME

« La prime à la navigation est augmentée de 25 0/0 pour les navires à vapeurs construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la marine. »

« En cas de guerre, les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'Etat ».

Ce paragraphe de l'art. 7 (loi du 30 janvier 1893) est développé dans le règlement du 25 juillet 1893 :

« Le ministre a droit à toute époque de s'assurer par des visites de ses agents de la bonne exécution des navires admis à jouir de la surprime. Il doit toujours être informé des essais, et peut toujours s'y faire représenter.

« Tout armateur demandant à jouir de la surprime

doit adresser au ministre de la marine, en double expédition, les plans, à l'échelle fixée par le ministre, des formes et des emménagements, le devis des échantillons, etc... ainsi que les plans des appareils moteurs...

« Il en est de même pour les navires mis en chantier par les constructeurs sans destination déterminée, mais en vue de jouir de la surprime.

« Un exemplaire de plans est renvoyé au constructeur ou à l'armateur, avec la réponse et les observations du ministre de la marine.

« ... Le ministre fait procéder à la visite du navire, et délivre, s'il y a lieu, un certificat constatant que la condition prévue par le § 1 de l'art. 7 de la loi a été remplie.

« Lorsqu'un navire est admis à jouir de la surprime, la décision du ministre est motivée et insérée au *Bulletin officiel de la marine* ».

La loi de 1881 avait fixé la surprime à 15 0/0 de la prime à la navigation. L'arrêté ministériel du 8 février 1884 précisait les conditions de cette surprime. Le navire qui en bénéficiait devait fournir 13 nœuds 1/2 aux essais:

En l'espace de douze années, deux navires en ont profité. La *Compagnie Bordelaise de navigation à vapeur* a réalisé le problème avec le *Château-Margaux* et le *Château-Yquem*.

Cet insuccès de la loi a amené le législateur de 1893 à hausser la surprime de 15 0/0 à 25 0/0.

Le texte de la nouvelle loi n'indique aucun type spé-

cial, et ne vise pas les croiseurs auxiliaires. Pourtant, le but est là.

Le marine de guerre en cas de mobilisation aura besoin d'être renforcée par des navires de commerce. Le principe de la réquisition est admis par la loi.

Quelles conditions le navire de commerce devra-t-il remplir pour toucher la surprime ? Le ministre seul en est juge. Il les a indiquées par son arrêté en date du 27 septembre 1893 :

L'art. 5 fixe la vitesse exigée à 17 nœuds 5.

La surprime est destinée à fournir à la marine de guerre des croiseurs auxiliaires ou des transports auxiliaires.

« Le rôle des croiseurs auxiliaires en temps de guerre? — disait M. Raiberti à la Chambre des députés, le 29 octobre 1897 : forcer les blocus, porter des dépêches, établir des communications rapides entre la métropole et les colonies, servir au mouvement des troupes entre la France et l'Algérie, ravitailler les ports, servir d'éclaireurs à la marine de guerre, faire la course aux paquebots de commerce des nations ennemies, enfin combattre les similaires ».

Et la condition nécessaire qu'ils ont à remplir, c'est la vitesse voulue pour échapper à la marine de guerre ennemie. M. Raiberti disait : *nécessaire et suffisante* ; ce peut ne pas être exact.

La vitesse doit être considérable, aujourd'hui que des

croiseurs filent facilement 23 nœuds : il faut donc que les auxiliaires filent une égale vitesse.

Comment une marine peut-elle se procurer de semblables navires ? Il existe deux moyens.

Le premier consiste pour l'Etat à construire des croiseurs de guerre extra-rapides, qui, en temps de paix, représenteront de grands capitaux immobilisés au fond des arsenaux.

Le deuxième consiste à s'adresser à la marine marchande, et à lui donner, sous une forme quelconque, la subvention et les moyens nécessaires pour mettre à l'eau des navires rapides.

Ce dernier procédé vaut mieux que l'autre. D'abord, dit M. Raiberti, c'est une économie sur les frais d'achat. L'Etat, au lieu d'acheter directement un navire de 25 millions n'aura à payer que la différence entre la vitesse dont il aura besoin en temps de guerre et la vitesse commerciale du navire.

Ensuite, c'est une seconde économie sur l'entretien du matériel et du personnel. La dépense d'entretien est représentée par une subvention qui ne couvre pas tous les frais.

Enfin, c'est la meilleure utilisation du croiseur en temps de paix. Le croiseur reste paquebot, c'est un instrument de commerce « *productif et vivant* ». Il est « l'instrument laborieux et quotidien de cette guerre économique qui est peut être la forme définitive de la lutte moderne entre les nations ».

Et M. Raiberti cite à l'appui de sa thèse une communication que le contre-amiral Méade faisait, en novembre 1894, à la réunion des Ingénieurs maritimes de New-York.

L'amiral américain rappelait à titre d'exemple le combat entre le croiseur *Columbia* et le paquebot *New-York*. Le paquebot vainquit le croiseur.

Depuis, tous les gouvernements ont compris l'incontestable supériorité du paquebot armé en guerre. Ce seront les véritables destructeurs du commerce, et les Anglais, avec leur connaissance et leur instinct des choses de la mer, leur ont déjà donné un nom « Destroyers ».

Pour arriver à ce but, la grande vitesse est indispensable.

Nous verrons plus loin que le seul moyen peut-être d'obtenir ces vitesses et ces croiseurs est de s'adresser à des Compagnies postales subventionnées, auxquelles on impose un minimum de marche. Ici bornons-nous à examiner la surprime.

L'Etat l'accorde à partir de la vitesse de 17 nœuds 5, aux essais.

Que représente ce chiffre ?

Absolument rien...

Il peut être suffisant pour des transports auxiliaires, lorsque l'ennemi ne tient pas la mer. Mais contre quels navires vont donc avoir à lutter ces vapeurs à marche moyenne ?

Contre les croiseurs de guerre qui filent facilement 23

nœuds, contre les grands paquebots en service sur l'Atlantique, dont la marche varie de 19 à 23 nœuds. La vitesse de 17 nœuds 5 servira-t-elle à les poursuivre ou à les fuir ?

Personne ne peut combattre cette constatation, pas même M. Normand, le grand constructeur du Havre, qui, dans un livre récent, a émis sur le combat des idées nouvelles. Les grandes vitesses, dit-il, sont inutiles en temps de guerre ; si elles sont utiles à un pays qui, comme l'Angleterre doit garder sa supériorité sur les mers, elles servent peu à un pays qui, comme la France, ne cherche une supériorité que sur un point donné. Au reste, une escadre est faite pour combattre et non pour fuir : la rapidité diminue forcément son homogénéité ; elle force à réduire les cuirasses des bâtiments. Il vaut mieux posséder trois cuirassés lents que deux cuirassés rapides. Les grands croiseurs de guerre ne sont mêmes pas utiles. « Le vrai rôle du bâtiment de combat est de combattre ».

A la Chambre des députés (séance du 4 novembre 1897) M. Raiberti a cité cette théorie et y a trouvé la nécessité de la vitesse dans la marine auxiliaire puisqu'elle est niée dans la marine de guerre, car les croiseurs seront toujours chargés d'escorter les torpilleurs et les éclaireurs d'escadre.

Les croiseurs auxiliaires rapides remplaceraient ainsi les croiseurs de guerre à grande marche.

Le raisonnement de M. Raiberti fausse un peu la situation. M. Normand n'a jamais voulu dire sans doute qu'une

flotte n'eut pas besoin de navires capables d'escorter des éclaireurs. C'est un principe premier en matière de tactique navale. Mais ce genre de navires est tout trouvé dans des bâtiments légers et rapides du genre « contre-torpilleurs ».

De plus, un croiseur auxiliaire, par le seul fait qu'il remplacerait un croiseur de guerre tel qu'on le conçoit aujourd'hui, servirait d'unité de combat. Si, par un hasard de guerre, le *New-York*, un jour battit le *Columbia*, justement grâce à l'extrême mobilité de ses mouvements, il serait inexact de dire qu'un croiseur auxiliaire, encadré dans une escadre, soit autre chose, au moment du choc, qu'une unité gênante et d'avance battue. Le croiseur qui escorte des éclaireurs est fait au moment de la rencontre, pour se rabattre sur l'escadre et prendre part au combat. C'est alors que les forteresses flottantes deviennent utiles, mais les vapeurs de commerce, quel que soit leur armement, ne seront jamais comparables au moindre des croiseurs cuirassés.

Reste donc aux croiseurs auxiliaires le rôle de corsaire. La vitesse est-elle alors, comme le disait M. Raiberti, la qualité nécessaire et suffisante? Il existe une autre condition indispensable. C'est le tonnage considérable du bâtiment.

On construit de petits navires à grande vitesse à des prix raisonnables : celle de 17 nœuds 5 peut, dans certains cas, être portée sans gêne à 20 et 21 nœuds sans qu'il en résulte pour l'armateur une trop grande diffé-

rence de prix. Nous en avons des exemples dans les navires affectés au transport des voyageurs de Calais à Douvres et de Dieppe à Newhaven. Ce dernier service n'est pas subventionné. Les bateaux filent 20 nœuds, mesurent 82 mètres de longueur, et leur prix de revient ne dépasse pas deux millions. Ceux-là, au moins rempliront-ils remarquablement le rôle de croiseurs auxiliaires ? Il se trouve que le ministère de la marine, après examen, les a reconnus impropres au rôle assigné en guerre. On ne peut même pas, paraît-il, y installer deux pièces de 14 cm., ce qui serait un minimum d'armement. Il faut et ceci résulte de la déclaration de M. Boucher, ministre du commerce, que les navires armés en guerre soient plus considérables.

A cette opinion s'en oppose un autre (1). Il existe entre l'Angleterre et l'Irlande, entre Southampton et les îles de la Manche, de petits vapeurs britanniques. Leurs dimensions sont semblables à celles des vapeurs « Dieppe-Newhaven ». Ces navires qui filent 20 et 22 nœuds, sont, paraît-il, considérés par l'amirauté anglaise comme très aptes à porter des canons.

D'ailleurs, une autre comparaison s'impose. Il existe dans la marine de guerre de fort petits bâtiments, dont les tailles sont plus réduites que celles des navires en question. Ceux-là portent des canons. Ceux-là peuvent être armés.

(1) M. Lockroy.

Or bien souvent ils filent des vitesses très inférieures. Personne ne songe à les déclarer inutiles en temps de mobilisation.

A l'Etranger enfin, à côté des paquebots types devant remplir les fonctions de croiseurs auxiliaires, les petits bateaux à marche extra-rapide sont destinés à éclairer les escadres.

Telles sont les deux opinions contraires.

Nous devons nous incliner devant la première, puisqu'elle a été admise par le ministère de la marine. Ce dernier, en effet, est seul juge, d'après la loi, des plans et des navires qui lui sont proposés.

Le problème est donc ainsi posé :

Pour obtenir la surprime, est-il possible à des armateurs de construire des navires filant 17 nœuds 5, et capables d'être armés en guerre?

Supposons un instant que la vitesse de 17 nœuds 5 soit suffisante, et qu'il y ait quelque utilité à primer des navires pouvant fournir cette vitesse... Il n'en résulte pas moins que les obligations imposées par le ministère ne sont mathématiquement pas exécutables.

Il existe une loi de construction navale, dite *Loi de Fronde*, qui peut se chiffrer ainsi : une augmentation de vitesse de 10/0 équivaut à une augmentation de longueur de 20/0, de déplacement de 60/0, de machine et de charbon de 70/0.

Il est dès lors évident que les navires construits en vue d'une vitesse supérieure à leur moyenne commerciale

coûtent beaucoup plus cher que les autres. La surprime n'est alors plus suffisante pour combler la différence.

Le conseil de la société des Etudes coloniales et maritimes a, dès 1894, présenté des observations au ministre de la marine. MM. Duprat, directeur des *Chargeurs Réunis*, et Muller ont exposé ce qui suit :

Un navire de 3.000 tonnes de jauge brute, filant à 12 à 13 nœuds aux essais, et 10 nœuds en service, coûte 1.500.000 francs.

Si le même navire doit filer 17 nœuds $1\frac{1}{2}$, il coûtera 5 millions.

Dépenses annuelles résultant de l'excédant de capital :
(usure 5 0/0, assurances 5 0/0, intérêt 5 0/0) = 225.000 francs.

Les deux types naviguent commercialement, à 10 nœuds, pendant 180 jours par an, et parcourent 43.200 milles.

Le navire non surprimé touchera : 119.232 francs (1).
Le navire surprimé : 248.400 francs (2).

C'est donc un avantage pour le surprimé de 129.168 francs. Mais il faut en déduire les dépenses annuelles d'intérêt, etc. soit 225.000 francs. L'armateur sera donc en déficit.

La vitesse du surprimé est-elle de 15 nœuds, soit 360 milles sur 180 jours par an ?

1. $43.200/100 \times 3.000 \text{ tx} \times 0.92$ (prime de 1.10 par tonneau pour une moyenne de 10 années) (décroissance).

2. $43.200/100 \times 5.000 \times 0.92 = 198.720 + 25 \text{ 0/0}$.

Il touchera 372.600 francs (1).

Le navire non primé ne touchant que 119.232 francs, il existe en faveur du surprimé une différence de 253.368 francs.

Mais aux frais supplémentaires de 525.000 de coût, il y a lieu d'ajouter : charbon = 324.000 fr. (2) ; huiles = 32.400 fr. ; gages de l'équipage plus nombreux (30 hommes à 1.500 fr.) = 45.000 francs.

Soit 926.400 fr. dont il faut retrancher 253.368 fr. de surprime.

Déficit net : 673.032 fr.

L'augmentation du nombre de voyages ne couvrira jamais ce chiffre.

La vitesse demandée, dans les conditions de l'arrêté ministériel, est donc impossible.

M. Muller indiquait alors au ministre l'exemple du paquebot *Savoie*, des *Transports maritimes à vapeur*, qui, destiné à la ligne du Brésil, filait aux essais 15 nœuds sans que la compagnie, harcelée par des compagnies concurrentes, songât un instant à réaliser un type à surprime.

Le ministre de la marine a répondu le 5 mars 1894. Et sa lettre a eu tout au moins l'avantage de préciser nettement la question.

La surprime ne peut et ne doit être accordée qu'aux

1. $64.800/1000 \times 5.000 \text{ tx} \times 0,92 = 298.080 + 25 \text{ 0/0}$.

2. $60 \text{ tx } 180 \text{ jours} \times 30 \text{ fr.}$

navires capables de filer 17 nœuds 5. L'arrêté du 27 septembre 1893 a été rendu après délibération des inspecteurs généraux de la marine. *La loi ne vise pas les transports auxiliaires.* La marine de guerre n'en a pas besoin. Elle ne veut que des croiseurs auxiliaires dont la principale condition est la vitesse.

Le principe est erroné. Déjà, à l'époque où cette lettre était écrite, la marine de guerre ne devait pas dédaigner les transports auxiliaires. Les troupes transportées au Tonkin l'étaient sur navires affrétés. Depuis cette époque, l'expérience a apporté aux idées de l'amiral Lefèvre un démenti plus ironique. L'expédition de Madagascar a forcé le gouvernement français à s'adresser au commerce anglais pour avoir des navires transporteurs de troupes et de munitions. On a décidé que les transports de l'Etat, insuffisants, seraient remplacés par des navires affrétés, suivant ainsi l'exemple déjà vieux de l'amirauté anglaise qui par contrat, envoie ses troupes dans l'Inde sur les paquebots de la *Peninsular and Oriental line*. Mais la marine de l'Angleterre lui fournira toujours les transports dont elle aura besoin. D'autres nations, l'Allemagne par exemple, ont été plus prudentes que la France. Plutôt que d'afficher du mépris pour les transports auxiliaires, elle les surveille et soutient les compagnies qui les construisent. *Persia* (avril 1894), *Prussia* (mai 1894), *Patria* et *Palatia* (octobre 1894), *Phœnicia* (avril 1895), étaient lancés au moment même où le gouvernement français s'adressait à l'étranger pour affréter des navires.

Nous ne parlerons pas ici des croiseurs auxiliaires du *Nordeutscher Lloyd* et de l'*Hamburg-América line*. Ces compagnies, qui battent la Compagnie française transatlantique, continuent à construire des navires considérables à petites vitesses sans que les résultats commerciaux soient bien concluants. Les statistiques établissent tout au contraire que le chiffre des émigrants diminue. Ces cargo-boats sont en même temps navires de marchandises et de voyageurs à prix de passage réduit : ils tirent donc une de leurs principales ressources du transport des émigrants. D'aucuns se sont demandés, en raison des lancements fréquents de ces cargo-boats, si le gouvernement allemand ne versait pas de subventions inavouées pour avoir à sa disposition, à côté des croiseurs auxiliaires, une belle flotte de transports en cas de mobilisation.

Chez nous, la question des croiseurs auxiliaires se réduit à cette constatation : l'impossibilité matérielle de construire des bâtiments qui puissent être armés en guerre et former des unités supplémentaires en temps de mobilisation.

Il serait pourtant un moyen. Le but de la surprime est de combler la différence entre le prix de la vitesse commerciale et celui de la vitesse militaire du navire. Le principe est bien conçu : son application est défectueuse. La surprime est basée sur la prime à la navigation. Elle pourrait servir d'appoint à la prime à la construction.

Un armateur a-t-il l'intention de construire un navire

dont la vitesse commerciale sera de 12 à 15 nœuds ? L'Etat lui donnera la différence entre le coût du navire, tel qu'il l'a conçu, et celui d'un navire à marche rapide qui réalisera les conditions d'un croiseur auxiliaire. L'armateur fera procéder à la construction de ce bâtiment, en ajoutant à la somme qu'il voulait dépenser celle que l'Etat lui alloue. On objectera que la surprime sera ainsi accordée toute entière au constructeur. L'armateur y trouvera d'autres avantages. Le navire sera construit à plusieurs fins, il servira au transport des marchandises et, s'il est besoin, à celui des voyageurs, suivant la vitesse qu'on lui voudra donner. Et l'armateur tirera un autre bénéfice de ce fait que la machine, capable de fournir 20 à 22 nœuds, n'en donnera que 12 ou 15. Lorsqu'une machine produit son travail minimum, elle économise le charbon et l'usure, tandis que son effort maximum fatigue les chaudières et augmente le coût du charbon proportionnel.

De toutes les objections qu'il est possible d'opposer à ce système, la principale est l'immobilisation des capitaux. Si l'Etat accorde des subventions de ce genre, sous forme de don gratuit, il a peut-être avantage à construire lui-même des croiseurs de guerre, qui coûtent sans doute plus cher que les croiseurs auxiliaires, mais présentent sur ces derniers des avantages considérables.

Sans doute vaudrait-il mieux adopter une conception toute différente de la surprime telle qu'elle a été appli-

quée chez un peuple neuf, alors que sa marine était encore en formation — le Japon.

Nous devons ici rapporter ces principes (1).

Il est accordé, au Japon, une prime « à la navigation et à la vitesse » : 50 sen (0 fr. 65) par tonneau et par 1.000 milles parcourus aux navires de 700 tx de jauge donnant une vitesse de 10 nœuds. C'est là le point de départ. Tout navire inférieur à ce tonnage et à cette vitesse — les deux conditions sont requises — ne touche pas la prime. Il n'est pas considéré comme utile au développement maritime du pays.

Chaque supplément de tonnage de 500 tx, pour les navires variant de 1.000 à 6.000 tonnes, procure à l'armateur une augmentation de 10 0/0.

Chaque nœud de vitesse au-dessus de 10 jusqu'à 17 lui procure une augmentation de 20 0/0.

Ce système de fractionnement par 500 tonneaux a un intérêt. C'est d'augmenter normalement la taille des navires. Un armateur décidé à construire un navire de 1050 tonneaux, préférera le porter jusqu'à 1.500, puisqu'il touchera 10 0/0 de plus. Quand à l'augmentation par nœud de vitesse, elle forme une surprime spéciale qui n'est pas considérée comme en France, surprime destinée aux croiseurs auxiliaires.

Le Japon préfère ne pas faire deux classes de navires, les uns à très basse marche, les autres à marche rapide

1. *Revue générale de la marine marchande*, 1897.

et touchant la surprime. En réalité, nous ne possédons que les premiers. Il est inutile à nos armateurs de faire construire des navires filant plus de dix nœuds, vitesse restée en somme la plus basse normale — et partant la plus avantageuse — pour les navires de commerce. -- Les Japonais, avec l'instinct d'un peuple brusquement européenisé, qui consulte moins son passé nul que celui de ses voisins ou de ses rivaux, a compris que la concurrence ressemble à la guerre, et que, s'il est utile en temps de mobilisation de marcher vite, en temps de paix et de lutte commerciale, l'utilité en est plus grande encore. La surprime du Japon est la surprime pacifique.

Telle est, pensons-nous, la véritable solution. Elle offre une difficulté véritable, puisqu'elle appelle le changement de la loi de 1893. Elle indique en tous cas le véritable sens des efforts à tenter.

V

LA DEMI-PRIME

« *La prime aux navires construits à l'étranger est et demeure supprimée* » (Art. 6).

La loi de 1881 admettait au bénéfice de la prime, réduite de moitié, les navires francisés d'origine étrangère.

Ils avaient droit à 0,75 c. par tonneau et par 1.000 milles parcourus calculés sur la jauge nette. La loi de 1893, qui accorde 1 fr. 10 par tonne et par 1.000 milles parcourus aux vapeurs, 1 fr. 70 par tonne et par 1.000 milles parcourus aux voiliers, porte en tête de son article 6 :

« La prime aux navires construits à l'étranger est, et demeure supprimée ».

Et c'est là une des grandes innovations de la loi de 1893.

La suppression de la demi-prime a été votée par la Chambre et le Sénat, contrairement à l'avis de la commission chargée de faire son rapport sur le projet de loi, et du gouvernement qui proposait la loi.

Il fallait, disait-on, protéger les constructeurs. A la faveur de la demi-prime, les armateurs français s'étaient outillés à l'étranger. Jusqu'en 1881, on avait construit en France 46.000 tonnes par an, et 26.000 à l'étranger. Depuis 1881, la proportion se renversait. Les chantiers français fournissaient une moyenne de 30.000 tonnes, et l'étranger nous en donnait 40.000. Le commerce va où le pousse son intérêt.

L'intérêt des armateurs était d'acheter ailleurs qu'en France. L'échec de loi était aussi complet que possible. Les chantiers français disparaissaient.

Or, aucune industrie n'appelle au même degré le concours d'autant de main-d'œuvre que celle de la construction maritime. Les usines métallurgiques produisent les matières nécessaires à la construction des navires moder-

nes. Ces usines emploient des ouvriers, du charbon, des outils.

Transportées par chemins de fer ou par bateaux, à pied d'œuvre, les matières premières ne peuvent être montées sans travaux préliminaires, et plans étudiés. Il en résulte pour le constructeur une activité considérable, et aussi pour les ouvriers de toutes sortes un travail assuré.

La construction maritime est utile au développement général de l'industrie du pays.

Donner des commandes à l'étranger, c'est amoindrir dans une certaine mesure la prospérité de l'industrie française.

Supprimer les chantiers français, c'est ne pas sauvegarder l'intérêt de la marine française, puisque les bâtiments français ne pourront plus être réparés en France.

Les causes réelles de la décadence française se trouvaient donc dans ce fait que les chantiers français n'entretenaient plus un nombre suffisant d'ouvriers, qui servaient de réserve pour le personnel des arsenaux de l'Etat, et aussi dans la supériorité écrasante des chantiers anglais.

« Dans le *Bulletin consulaire*, 22^e volume, novembre 1891, p. 398, on lit que Glasgow a construit pendant l'année 1890, 286 bâtiments d'une jauge de 394.945 tonneaux, dont 93 navires jaugeant 137.141 tonnes pour l'étranger. Sur ces 93 bateaux, 8 sont français ; ils représentent une jauge de 12.940 tonnes. Si ce sont des vapeurs, il est permis de compter le revient, machines

comprises, à 400 francs le tonneau en moyenne, ce qui donne, pour 1890, un capital de 5.175.000 francs ; et si l'on suppose que ce chiffre ait été atteint chaque année depuis 1881, il en résulte que les chantiers de la Clyde ont reçu des armateurs français plus de 50 millions de francs. Et comme ces navires sont primés, ce sont de jolies annuités que la France paie indirectement, quoi qu'on en puisse prétendre, aux chantiers anglais, et par ceux-ci, à la métallurgie anglaise ou écossaise, à tous les ouvriers et ingénieurs anglais.

« Devons-nous nous contenter de trouver sur les chantiers anglais les navires dont nos armateurs peuvent avoir besoin ?

« Devons-nous encourager leurs achats par l'allocation de la prime, même réduite de moitié ? En d'autres termes, comme le peuvent soutenir avec raison les constructeurs français, devons-nous continuer à encourager par voie détournée la construction Anglaise, les ouvriers anglais, les usines métallurgiques d'Angleterre au moyen d'une prime, c'est-à-dire au moyen de subventions annuelles prélevées sur le budget qu'alimentent les contribuables français ? Ce que les armateurs qui achètent des navires étrangers ne voient pas, ou ce dont ils s'inquiètent pas, c'est que derrière le constructeur français et les ouvriers qu'il emploie se trouve toute la filière des usines métallurgiques françaises et autres établissements dont les directeurs et les ouvriers, également français, subissent une lourde part du dommage que causent à nos chan-

tiers les achats du matériel naval opérés au dehors, alors qu'il est facile de les faire en France à l'avantage général du pays » (1).

D'autres ajoutaient que l'armateur qui achète ses navires en Angleterre jouit de tels avantages que la prime lui est pour ainsi dire restituée par le seul prix d'achat. Il profite d'un bon marché excessif qui lui fait réaliser une économie de 30 à 40 pour cent sur la construction française. Il gagne déjà ainsi le tiers de son navire. D'autre part, s'adressant à des chantiers mieux organisés que les nôtres, il gagne du temps. Il en tire des bénéfices plus tôt. « Time is money ».

Enfin les droits de douane sont singulièrement différents quand il s'agit de pièces détachées ou de navires tout construits. Les pièces, telles que tôles, boulons, rivets, paient à 40 à 45 pour cent. Lorsqu'elles arrivent « agencées dans la personnalité du navire » elles ne paient plus qu'un droit de 2 fr. pour un objet qui vaut 450 fr. ; leur droit de douane s'abaisse à 1/4 ou 1/2 pour cent.

Ce sont ces raisons qui rendent inutile la demi-prime.

*
* *

A cette argumentation s'en oppose une autre, en faveur du rétablissement de la demi-prime.

Les constructions maritimes n'ont pas donné les ré-

1. M. Cabart-Dauneville. Séance de la Chambre des députés du 14 janvier 1893.

sultats qu'on attendait de la loi de 1881. Sur le total des tonnes transportées annuellement, les navires de construction française atteignent le chiffre de 183.626, ceux de construction étrangère, 332.627.

La Commission de la Chambre des députés imagina donc de relever le chiffre des primes accordées à la construction française. Au lieu de 60 fr., chiffre fixé par la loi de 1881, la prime s'élevait à 90 fr.

Quel est le but de ceux qui veulent la suppression de la demi-prime ?

Substituer aux navires achetés à l'étranger des navires construits en France. L'augmentation de primes accordées aux armateurs doit compenser la dépense supplémentaire qu'ils doivent faire pour acheter en France leurs navires.

La suppression de la demi-prime empêche, nécessairement, un armateur d'acheter un navire ailleurs qu'en France. Il ne sera plus soutenu dans sa lutte journalière avec les navires étrangers et français. Un navire construit en France reçoit la prime directe à la construction de 65 fr. ; plus la prime de navigation de 250 fr. par tonneau, soit 315 fr. Un navire de 100 tonneaux recevra ainsi 315.000 francs. Que pourra faire un armateur livré à ses propres moyens ?

Nous nous trouvons alors en présence de deux catégories :

« Il y a d'abord les armateurs existants, ceux qui ont des lignes établies, qui sont en possession d'un trafic ma-

ritime déjà prospère. A ceux-là est faite une libéralité excessive. On leur maintient des primes opulentes, pour des navires que dans les dix dernières années, ils ont eu le temps d'amortir par les bénéfices qu'ils ont faits »... (1).

Mais à côté de ceux-là se trouvent de nouveaux armateurs, disposés à placer leur argent dans une entreprise maritime. Ceux-ci hésitent. Ils sont forcés d'acheter leurs navires en France. C'est, malgré la prime, une dépense excessive, parce que les chantiers français produisent à des prix beaucoup plus élevés que les chantiers concurrents. S'ils achètent leurs navires à l'étranger, ils ne peuvent lutter non plus contre les lignes déjà établies, puisqu'alors la prime leur fera totalement défaut.

La suppression de la demi-prime crée un obstacle à tout développement nouveau du commerce maritime.

« Ce que nous voulons incontestablement pour notre commerce, ce qui peut nous décider à maintenir le principe de la loi de 1881, c'est la possibilité, non seulement d'expédier en tous lieux ou de recevoir et de transporter nos produits, mais encore de les transporter nous-mêmes. Nous savons en effet, que la localisation des transports crée la stagnation des affaires, que la nationalité du navire est, au contraire, la vulgarisation des produits, qu'il y a dans la circulation des navires à travers le monde une puissance attractive et expansive, et que c'est là le meil-

1. M. Trarieux. Séance du Sénat du 26 janvier 1893.

leur facteur de cette influence et de ces moyens de pénétration qui conduisent au développement des échanges. Voilà l'intérêt du commerce, certain, évident. Et n'est-ce pas gratuitement le compromettre que d'empêcher l'achat de navires utiles à ses spéculations » (1).

D'ailleurs, protéger ainsi les chantiers français, c'est compromettre leur expansion. Diminuer le nombre des navires, empêcher la création de nouvelles maisons d'armement, tel sera le résultat de la suppression de la demi-prime. Autant de clients que les chantiers maritimes ne posséderont pas. Bien des maisons, aujourd'hui prospères, et clientes de chantiers nationaux, ont commencé, avec de petits capitaux, par acheter des navires à l'étranger. Non seulement le nombre des navires est utile à la marine française, mais aussi aux chantiers eux-mêmes, car les réparations s'y font toujours, et jamais dans les chantiers étrangers.

Et l'argumentation se résume ainsi : « Vous dites que je travaille pour l'étranger qui profite seul quand nos armateurs achètent chez lui des navires. Quand des navires sont achetés par nos armateurs français et viennent se franciser chez nous, restent-ils donc improductifs entre nos mains ? Le fret qu'ils gagnent n'est-il pas acquis à la France ? Et si l'on veut parler du travail national, l'équipage des navires n'est-il pas français et les transports dans nos ports ne donnent-ils pas de l'ouvrage à

1. M. Trarieux.

des Français ? Sous toutes les formes enfin, la navigation des navires français n'est-elle pas du travail pour la France ? » (1)

La question peut être placée à un point de vue différent, et plus frappant parce qu'il est plus précis. Quelle est objection principale de ceux qui ont voté la suppression de la demi-prime ?

Donner une prime aux navires étrangers francisés, disent-ils, constitue une subvention à la construction étrangère. N'est-ce pas une subvention bien plus inquiétante que celle donnée, sous forme de fret, aux navires étrangers : car si en 1893, on espérait l'augmentation de la flotte commerciale française, grâce à la suppression de la demi-prime, on est aujourd'hui forcé de reconnaître qu'elle a subi, pour quelque raison que ce soit, un amoindrissement formidable. Et si le fret, en France, est de plus en plus réduit, il n'en résulte pas moins que les navires étrangers concurrents viennent l'arracher aux navires français insuffisants.

Ce fret se chiffre par 345 millions par an, disait M. Dupuy de Lôme, par 400 millions, disait M. Siegfried. Aujourd'hui, étant donné l'abaissement général du taux des frets, M. Duprat l'estime à 300 millions.

Ce fret est définitivement perdu. Le fret français payé au pavillon français a pour résultat de laisser en France l'intégralité des sommes dépensées. S'il est payé au pavil-

1. M. Trarieux.

Schayé

lon étranger, en dehors des droits de ports et de quelques taxes secondaires, il disparaît.

De plus, les vapeurs étrangers qui escalent dans nos ports pour embarquer notre fret y font peu de dépenses. Les français, au contraire, ont de larges dépenses d'approvisionnement. Les statistiques de l'administration des douanes constatent ceci :

En 1896, par exemple, il a été embarqué sur navires français pour 15.784.498 fr. de provisions de bord, charbon compris. Sur navires étrangers, il a été embarqué 2.563.765 francs.

Le tonnage français est bien inférieur au tonnage étranger. Si bien qu'en tenant compte des proportions, le navire étranger dépense 0 fr. 125 par tonne, alors que le navire français dépense 1 fr. 71 par tonne, soit quatorze fois davantage.

Si la marine française s'était entièrement substituée à la marine étrangère dans les ports français, les achats d'approvisionnement se fussent montés à 50 millions (1).

La question peut être prise par une autre face. Que rapporte un navire ? Que coûte-t-il ?

Un navire de 3.000 tonnes ou plus peut faire une moyenne de recettes de 600.000 francs par an.

Il parcourt environ 35.000 milles par an (2).

1. M. Duprat. Rapport, *op. cit.*

2. Cette évaluation est basée sur la distance parcourue par les paquebots de la Compagnie générale Transatlantique et des Messageries Maritimes. Le parcours moyen de chaque navire dépasse à

Le navire est-il de construction étrangère et francisé ? Il touchera environ 70.000 francs par an (1).

L'Etat paiera donc 12 0/0 de ce qu'il recevra. Car il est vraisemblable que les 600 000 francs annuels gagnés par le navire seront dépensés en France, et en tout cas augmenteront d'autant la richesse nationale.

Le métier d'armateur deviendra rémunérateur. Aujourd'hui il ne l'est pas. Et de ce fait, se construiront des navires, qui pourront peu à peu se substituer dans nos ports, à ceux de l'étranger.

Pourquoi l'Etat ne donnerait-il pas aux armateurs libres des avantages — non pas égaux, — mais comparables à ceux qu'il accorde aux Compagnies subventionnées ? A celles-ci, 24 millions sont alloués annuellement. La dépense de l'Etat se chiffre à 11 francs par mille parcouru. La prime à la navigation, accordée à la construction étrangère représente environ 2 francs par mille. Elle encouragera la marine de commerce, parce qu'elle ne la maintiendra pas dans des limites administratives. Elle lui donnera de l'essor sans entraver sa liberté. Les constructeurs français, après les résultats de la loi de 1893, sont aujourd'hui fixés ; les armateurs, les Chambres de commerce et les Compagnies libres sont tous d'accord pour

peine 40.000^m. Dans leur flotte, des paquebots postaux font une vitesse supérieure à celle des navires au long cours destinés au commerce. Le chiffre de 35.000 milles est donc certainement un maximum.

$$1. 35.000^m \times 3.000 \text{ t } (0 \text{ fr. } 70 - 4 \text{ 0/0}) = 70 \text{ 560 f.}$$

demander le rétablissement de la demi-prime. Elle n'est pas et n'a jamais été accordée à la construction étrangère, mais simplement aux armateurs français, au commerce et aux marins nationaux.

Nous n'avons voulu examiner que les points principaux de la législation actuelle.

Pour préciser la portée d'une loi, il faut la débarrasser de tous les éléments qui n'ont pas une originalité propre, et n'en garder sous les yeux que les articles fondamentaux.

Objectera-t-on que c'est l'*ensemble* des dispositions qui forme la loi ? — Sans doute, mais il en est qui ne sont et ne peuvent être discutées, et qui se reproduiront d'elles-mêmes sans subir les fluctuations d'opinions.

Néanmoins, à côté des articles principaux de la loi, se trouvent des articles secondaires ou des courants d'idées dont nous devons indiquer les tendances.

DISPOSITIONS DIVERSES

I

LES ÉQUIPAGES

« Les dispositions de l'art. 2 de l'acte de navigation du 21 septembre 1793 en ce qui concerne la composition des équipages, ne sont pas applicables aux bâtiments français naviguant exclusivement dans les mers tropicales. Ils auront droit à la prime, si le capitaine et un quart de l'équipage sont français et le reste de l'équipage composé de sujets français. »

Tel fut l'amendement soumis à la Chambre des députés par M. Le Myre de Vilers, au cours de la discussion sur la loi de primes accordées à la marine marchande (1). Il touchait une des questions vitales et aussi une des causes de décadence de notre marine.

Le Pavillon français a disparu en Extrême-Orient.

Il n'y vient plus que des navires subventionnés.

1. Janvier 1893.

Les exemples abondent. Ils sont probants. Saïgon, en 1891, a fourni un fret de sortie de 300.000 tonnes. Les navires qui l'ont chargé se répartissent ainsi : 142 anglais, 101 allemands, 21 espagnols, 10 hollandais, 2 américains 1 italien, 1 danois. — Français : néant.

En 1892, le fret de sortie a atteint 800.000 tonnes. Pas un navire français n'en a exporté.

Tout l'avenir de l'Indo-Chine s'en trouve compromis. Les affrètements déjà, au lieu de se faire à Saïgon, passent à Hong-Kong et à Singapoor. Comme les armateurs sont en même temps négociants importateurs, il leur suffit d'élever le taux du fret de quelque cents, sur une marchandise de très bas prix, pour amener une baisse égale et supprimer ainsi le bénéfice du cultivateur.

Or c'est le cultivateur qui forme la richesse véritable du pays.

L'amendement avait donc pour but de permettre aux marins indigènes annamites, sujets français, d'embarquer sur les navires français sans supprimer à ces derniers leur droit à la prime. Il y avait une utilité très grande à constituer à Saïgon une réserve d'officiers, de mécaniciens, de contre-maîtres, de matelots et de chauffeurs annamites. Les Français ne peuvent suffisamment supporter le climat. Ce serait une atténuation à la rigueur de l'acte de navigation du 21 septembre 1893 : « Les officiers et trois quarts de l'équipage doivent être français ».

« Lorsque la convention nationale rendit son décret, nous n'avions pas de colonies de domination. Tous les

marins français embarqués étaient citoyens. Mais aujourd'hui que nous possédons un véritable empire colonial, peuplé de plusieurs millions d'âmes, allons-nous priver nos sujets, après leur avoir enlevé leur indépendance nationale, des droits que la France accorde à l'ensemble de ses habitants ?... Quand on veut avoir des colonies paisibles, il faut assurer leur richesse au lieu de les ruiner en les mettant dans l'impossibilité de prospérer par des entraves de toute sorte, en les privant de ce qui leur appartient légitimement. »

C'était un plaidoyer en faveur des colonies d'Extrême-Orient. Mais il avait une portée plus large. Il indiquait l'exigence excessive de l'acte du 21 septembre 1793. Il ne donnait pas la véritable solution.

Permettre aux armateurs de compléter leurs équipages avec des *sujets français*, c'est leur donner une autorisation bien gratuite : les sujets français d'Extrême-Orient ne sont pas marins. Il est indispensable d'étendre la mesure, de tolérer l'embarquement de matelots étrangers dans les plus grandes proportions qu'il soit possible de fixer (1). Il est admis que certains emplois à bord doivent être tenus par des inscrits maritimes. Les mécaniciens sont dans ce cas. Il y a là une mesure de sécurité. Mais les matelots, les chauffeurs, tous ceux qui occupent des postes secondaires ou peu compliqués, doivent être recrutés parmi les Chinois ou les Malais.

1. M. Charles Roux : *Notre marine marchande*.

La mesure peut être prise hardiment. Ce n'est pas une expérience. D'autres pays concurrents profitent de la latitude que leur donnent leurs lois. Ils évitent ainsi les frais de rapatriement de leurs matelots. Les armateurs français ont des charges qui souvent deviennent considérables. Ils ont aussi une incertitude qu'il convient de dissiper. Un équipage peut s'égrener en route. Les frais de retour sont payés par l'armateur. Les frais de voyage des matelots qui remplaceront le premier équipage seront également couverts par l'armateur. Si bien que, en certains cas, l'armateur peut être à la merci de ses hommes.

La marine française décroît. Les capitaux n'affluent pas vers elle. Ils restent timides. Ce serait un encouragement premier que de donner aux armateurs les facilités de recrutement que possèdent leurs concurrents étrangers.

II

LES INVALIDES DE LA MARINE

Il est prélevé sur le montant des primes instituée par les art. 2, 3, 6, et 7 de la présente loi une retenue de 4 pour 100 qui sera versée à la caisse des invalides de la marine.

Le produit de cette retenue sera affecté :

1° *A l'allocation de secours aux marins français victimes de naufrages et autres accidents, ou à leurs familles ;*

2° *A des subventions aux chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique, pour la création et l'entretien, dans les ports français, d'hôtels de marins destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence et le placement, ou de toutes autres institutions pouvant leur être utiles (Art. 12).*

La Commission de la chambre avait proposé qu'une retenue de 3 pour 100 fut prélevée sur le montant des primes.

Ce prélèvement fut porté à 4 pour 100 sur la proposition de M. Chiché (1) « au moment où nous distribuons des sommes considérables aux armateurs et aux constructeurs, il n'est pas exagéré de prélever sur ces primes une retenue de 4 pour 100 au profit des invalides de la marine. »

Et M. Moynet ajoutait au Sénat :

« En dehors et à côté des dispositions d'ordre technique, la Chambre des députés a voulu laisser dans son œuvre quelque chose d'humain. Déjà, par le développement qu'elle entend donner à notre marine à voiles, et par les précautions qu'elle a prises pour assurer un meilleur sort aux petits constructeurs, aux petits armateurs, et à toute notre chère et vaillante population maritime, elle a montré qu'elle s'inspire justement des grands principes de

1. Ch. des députés. Séance du 18 janvier 1893.

1789, qui imposent à tout législateur consciencieux le devoir de faire les lois non pour une fraction du peuple mais pour le peuple tout entier.

Dans l'art. 12, elle a fait un pas de plus. Se rappelant que les marins de l'état blessés au service et les familles des braves gens victimes des naufrages trouvent à la caisse des invalides de la marine des pensions mathématiquement établies par nos lois, elle a tenu à relever la situation d'infériorité où se trouvent à cet égard les marins du commerce ; pour y parvenir, elle a imposé à tous les constructeurs et armateurs qui auront à toucher une prime une retenue de 4 pour 100.

Ainsi, tout en édifiant leur propre fortune et en contribuant au relèvement de la marine marchande, c'est-à-dire à la grandeur du pays, nos constructeurs et nos armateurs se trouvent liés par une sorte de pacte de fraternité vis-à-vis des capitaines et des matelots, sans lesquels leurs efforts seraient vains et leur activité stérile.

L'art. 12 va encore plus loin : il contient une précieuse disposition d'ordre moral.

Jusqu'à présent, lorsque nos équipages sont débarqués au retour d'une campagne, ils sont la proie d'exploiteurs qui les grugent en les poussant à la pratique de tous les vices ; et, lorsque leurs économies sont épuisées, si les occasions de rembarquement se font attendre, ils prennent facilement des habitudes d'oisiveté, se livrent au jeu, à l'intempérance et à la débauche et s'exposent ainsi aux

diverses pénalités qu'entraîne leur inconduite. En Angleterre, des associations se sont formées pour préserver les marins de tous ces maux, elles ont fondé des *Sailor's homes*, des maisons pour les hommes de mer, où ceux-ci trouvent facilement l'occasion de signer de nouveaux contrats d'embarquements, où ils jouissent de toutes les conditions d'une existence à bon marché, appuyée sur une rigoureuse hygiène et ennoblie par une éducation moralisatrice. Voilà l'admirable genre de création dont la Chambre a voulu faire bénéficier nos équipages à terre...

« Cependant il ne faudrait pas croire que cet article ne puisse donner aux deux mesures dont nous venons de parler le caractère de la perennité ; non. La loi est faite pour dix ans, et dans dix ans, si elle n'est pas prolongée, les effets de l'art. 12 seront éteints ».

Cette retenue de 4 pour 100 affecté à la création d'œuvres philanthropiques a été la post-face de la loi de 1893. Elle complète l'ensemble des dispositions dont se compose cette loi.

III

LIQUIDATION ET ORDONNANCEMENT DE LA PRIME

A. Construction

Machines

La liquidation des primes de machines se fait distinctement de celles de construction. L'imputation à chaque exercice des ordonnances de paiement est déterminée par le premier armement à dater de la francisation du navire. Pour les primes à la construction de parties de machines, la date est celle de la mise en place.

Navires

L'ordonnancement des primes à la construction des coques se détermine par l'année de la francisation.

Ces primes s'accordent à tous navires. En sont exclus ceux qui ne sont pas destinés à naviguer et à faire un service de transports en mer. Les exclusions se rapportent donc aux bateaux de rivière, aux « Allèges, Canots, Docks flottants, grues et dragues ».

La loi est strictement observée pour tous les navires, quels qu'ils soient, remorqueurs, bateaux de sauvetage, pêcheurs ou yachts.

B. Navigation

Les navires construits en France, qui reçoivent depuis le 1^{er} janvier 1893, des machines étrangères, sont considérés comme étrangers en ce qui concerne la prime.

C'est la résultante de la suppression de la demi-prime.

L'âge du navire reste toujours déterminé par la date première de sa construction.

Ces principes posés, le décret du 25 juillet 1893, indique les formalités réglementaires et nécessaires pour toucher la prime à la navigation.

Il existe à bord, un registre, dit registre des traversées. C'est sur ce registre que le commissaire de l'inscription maritime ou le consul de France, transcrivent la déclaration de l'armateur au jour de l'armement du navire.

Cette déclaration, faite en triple expédition, est envoyée au ministère de la marine, gardée par le commissaire de l'inscription maritime et remise à l'armateur.

A la date du départ, le consul ou le commissaire de la marine, note sur le livre des traversées, la destination du navire et ses escales.

Chaque fois que le navire relâche dans un port, le consul, ou à son défaut, le commandant du bâtiment de guerre français, — à leur défaut l'autorité locale, — examine le livre des traversées, inscrit la date de l'arrivée et celle du départ.

Des extraits sont levés, dont l'un est gardé par le consul et l'autre remis au capitaine. Ces extraits serviront de constatation au droit à la prime.

Quand un voyage dure plus de trois mois, l'armateur peut toucher des acomptes s'élevant aux $\frac{4}{5}$ des primes acquises, et ce, pendant 5 années. Passé ce délai, les acomptes cessent d'être payables.

Les caboteurs internationaux peuvent se faire payer de leurs primes à chaque retour en France, une fois, pendant chaque période indivisible de trois ans.

En cas de perte corps et biens, la prime est payée jusqu'au milieu de la traversée, lorsque le point de disparition est ignoré; s'il est connu, jusqu'au point de la disparition.

En cas d'avaries forçant le navire à stopper définitivement, la prime est due jusqu'au point d'arrêt.

Si un navire change de classe, s'il passe de *caboteur* au *long cours* pendant une traversée, la prime au long cours ne commence qu'au dernier port de cabotage où le navire a fait une opération commerciale, et d'où il s'est dirigé sur la destination au long cours, dont déclaration a été faite.

La relâche en tout cas, n'est pas considérée comme opération commerciale.

Il résulte de ce simple exposé que le décret du 25 juillet 1893 contient une lacune préjudiciable à l'armateur. Il ne peut toucher, avant de revenir en France, que les $\frac{4}{5}$ de la prime. Le dernier cinquième ne lui sera payé

que lors du retour du navire primé. Au bout de cinq années, les acomptes cessent d'être payables.

Il existe pourtant une navigation nationale, qu'une bonne administration eut dû protéger : c'est la course inter-coloniale. Elle est faite par des petits bâtiments que les armateurs ne peuvent faire revenir souvent en France ; d'abord leurs dimensions restreintes augmentent les risques de la traversée de retour ; ils ne peuvent ensuite trouver un fret rémunérateur qui couvre les dépenses du voyage ; le voyage est long et coûteux (1).

Puis, il existe, dans les mers lointaines, une situation spéciale pour ce genre de navires : ils relient bien souvent les colonies entre elles, formant ainsi un moyen de transport et de communication qui n'a rien de réglementaire ni d'officiel. Mais ils arrivent à jour à peu près fixe ; les commerçants peuvent compter sur leurs services. Ils porteront le fret à des taux plus modestes, leur vitesse sera suffisante. Aux extrêmes limites du monde, les commerçants français, bien plus qu'en France, choisiront un navire portant leur pavillon national. Il en résulte de petites clientèles ainsi formées, qui suffisent aux négociants et aux transporteurs.

Si pendant de longs mois, ces navires doivent disparaître, effectuer leur retour, toucher la prime, refaire en sens inverse le long voyage auquel les astreint la loi, il en résultera un grand trouble dans le commerce ordinaire

1. M. Charles Roux. *Notre marine marchande*.

des échanges. Des navires étrangers, toujours prêts à prendre la place et la clientèle de ceux qui ne seront plus là, les remplaceront désormais, et l'armateur ne pourra plus retrouver sa situation première (1).

Pourquoi des navires faisant la navigation lointaine sont-ils placés dans une infériorité semblable ? Le moyen le plus simple d'y remédier serait de considérer une colonie française comme le sol même de la métropole — et de permettre aux navires, escalant dans nos ports, quels qu'ils soient, de toucher la prime entière, sans retenue (2).

1. M. Charles Roux : *Notre marine marchande*,

2. M. Charles Roux. *Idem*.

CHAPITRE IV

LA SUBVENTION FIXE

I

Les lois de primes sont un premier moyen de venir en aide à la marine marchande.

Il existe un autre système, plus simple, moins raisonné, arbitraire, global. C'est la subvention fixe.

Il faut y venir bien souvent. Tous les pays l'appliquent plus ou moins. La marine marchande est un instrument commercial, militaire et politique; dès lors, elle a besoin pour produire des effets utiles, de répondre aux volontés d'un gouvernement. Une subvention lie ceux qui l'acceptent; et c'est ainsi que l'on obtient la formation de lignes régulières de navigation, qui répondent à des intérêts plus élevés et plus généraux que ceux des armateurs.

Le commerce est timide. Il ne se fraye pas volontiers sa voie. Une subvention bien ordonnée et judicieusement offerte peut indiquer à la marine marchande et à l'indus-

trie nationale des débouchés qu'une compagnie libre, responsable envers ses actionnaires ou qu'un armateur, désireux de ne pas perdre son capital, n'oseront pas chercher. La subvention fixe forme alors des pionniers que l'Etat soutient, qui contractent avec lui des engagements.

La subvention sert aussi de soutien à l'industrie contre la concurrence étrangère. Ce qu'un armateur ne peut faire, l'Etat peut le faire pour lui. C'est un prêt passager, l'alliance de la caisse publique avec celle d'un armateur, qui permettra à cet armateur de résister, de prospérer, et, quand il sera définitivement établi, de restituer la somme à lui prêtée, sous forme de contribution au développement commercial du pays.

Notre commerce extérieur périlite bien souvent ; et l'une des causes de ce recul commercial à l'étranger se trouve dans le rôle de plus en plus effacé de notre pavillon.

Le commerce de l'Amérique du sud, par exemple, est aux mains des étrangers. La France y disparaît. M. Wiener, chargé de mission, disait (1) :

« L'Argentine est desservie par trois compagnies ; les Messageries Maritimes, les Transports Maritimes, les Chargeurs Réunis... Mais les frets de nos compagnies sont fort élevés, et souvent, les exportateurs français donnent la préférence à des navires étrangers. Telle entreprise

1. *Bulletin mensuel de la chambre de commerce d'exportation*. Avril 1898. Conférence de M. Wiener.

anglaise prend des marchandises à Marseille, les porte à Glasgow, et de là à New-York pour des sommes inférieures à celles que demandent nos compagnies en chargeant directement. D'ailleurs, bien des régions ne sont pas desservies par nos lignes ; toute la côte du Pacifique, par exemple, depuis quatre ans. On ne saurait en effet considérer comme une ligne régulière les voiliers de la maison Bordes qui transportent du charbon anglais dans les ports chiliens et en rapportent depuis quelque temps, à Dunkerque directement (autrefois c'était à Falmouth) pour 20 millions de nitrate de soude.

La prime à la navigation semble aussi s'interpréter dans un sens peu utile à notre exportation.

Ainsi, telle compagnie française envoie sur lest l'un de ses voiliers à Newcastle (en Australie) pour y charger du charbon.

Le navire porte ce chargement à Valparaiso d'où, sur lest encore, il va à San-Francisco. Et le voyage de ce bâtiment a coûté, comme prime, environ 100.000 fr. à la France.

Quoi qu'il en soit, indiquons l'utilité d'un service sur Bahia-Blanca où convergent maintenant le chemin de fer argentin du Sud, du Sud-Ouest, desservant la Pampa Central et les 640 kilomètres de la ligne de Neuquen, qui seront bientôt ouverts au trafic.

En ce qui concerne le Brésil, il faut toujours signaler deux lacunes dans nos services : nous ne dépassons pas Pernambuco au nord et Santos au sud. Le nord est des-

servi par quatre compagnies anglaises, le sud par deux compagnies allemandes.

Or, l'Amazonie exporte, rien qu'en caoutchouc, à peu près 200 millions de francs ; en cacao, huiles de palmiers, bois, etc., une vingtaine de millions. Depuis 1895, l'exportation a augmenté de 27 0/0.

Quant au sud, notons ceci : la Hamburg-Américanische a commencé par acheminer à Rio-Grande, 12 bâtiments par an ; aujourd'hui, elle envoie cinq navires par mois.

... Au point de vue de nos services maritimes, il y aurait donc beaucoup à faire : deux lignes au Brésil ; prolongement de nos itinéraires en Argentine, jusqu'à Bahia-Blanca, et création d'une compagnie pour le Pacifique. »

C'est dans ces conditions, qu'une subvention est utile. Les compagnies libres hésitent à entrer en lutte avec d'autres compagnies déjà établies et prospères, qui peuvent abaisser le taux de leur fret. Une subvention leur permet de se risquer vers des débouchés à elle inconnus.

Intérêt commercial, disons-nous, mais, aussi intérêt militaire. La loi de 1893, comme les lois similaires de l'étranger, n'a jamais donné de résultats appréciables en ce qui concerne croiseurs ou transports auxiliaires.

Les surprimes offertes ne rendent pas ce que le législateur en attendait. La vitesse coûte trop cher, on se heurte à une impossibilité pécuniaire que les compagnies commerciales, fondées en vue de bénéfices ne peuvent

supporter. Il faut donc par une subvention fixe, imposer à une compagnie offrant des garanties spéciales, une vitesse et une organisation de paquebots capables de servir en temps utile.

Un Etat a également intérêt à ravitailler d'hommes et de munitions, des points éloignés, sans être forcé d'affréter des navires. Les lignes régulières subventionnées le mettent en contact à intervalles réguliers, avec les postes qu'il possède dans le monde.

Intérêt militaire, intérêt politique. Le pays a besoin, pour sauvegarder son influence dans les pays plus ou moins lointains, de faire flotter son pavillon vers des contrées discutées. Il n'est point utile d'y envoyer des navires de guerre ou des stationnaires : un paquebot français est souvent aussi utile qu'un croiseur ; il arrive à jour fixe ; il représente une nation ; il en rappelle l'existence à l'étranger ; il sert de refuge aux nationaux. Il a son influence, il est une force, un peu de sol exterritorialisé qui sillonne le monde.

Nous en trouverons un exemple dans la question de la *ligne postale du Pacifique*. Dans sa séance du 5 octobre 1893, la Société des Etudes coloniales et maritimes entendait un rapport de M. Cheissé. M. Cheissé, a été gouverneur de Tahiti.

« La France ne possède — et encore est-ce par bateaux américains et allemands — qu'un petit service à voiles mensuel, entre Tahiti et San Francisco. Ces bateaux met-

tent de 28 à 30 jours, pour le trajet de San Francisco à Tahiti, en touchant aux Marquises, et de 40 à 50 jours, pour celles de Tahiti à San Francisco. »

Les choses en 1893, étaient dans le même état qu'en 1868, avec cette différence pourtant que les goëlettes affectées à ce service étaient alors françaises ou américaines, et que les navires allemands y étaient inconnus,

Il fallait un mois et demi pour qu'une lettre de Paris arrivât à Tahiti, — quelquefois plus.

Pour expédier un colis par grande vitesse à Taïhti, il fallait le faire passer par Panama où le transportait le paquebot de la Compagnie transatlantique. De Panama, il allait à San Francisco et de là à Tahiti, par la goëlette qui partait le 1^{er} de chaque mois. Trois mois de trajet : 135 francs par tonne.

M. Chessé, signalait l'activité d'une société commerciale allemande, qui avait établi un comptoir aux Marquises et un autre aux Iles-sous-le-Vent. Elle recevait de Hambourg, à peu près tous les deux mois, des navires qui lui apportaient des marchandises, et rapportaient en Allemagne les nacres que nous allons ensuite y acheter. Une maison anglaise à Auckland envoyait de temps en temps à Tahiti, un vapeur qui apportait des marchandises d'Europe et repartait avec les produits du pays. En somme, sur 3.900.000 francs d'importation, la France en fournissait à peine 1.100.000, et sur 3.500.000 francs d'exportation, nous n'en recevions que pour 304.500 fr.

Un double but, commercial et politique devait donc

être poursuivi ; et nous entendons par le mot politique, non pas la nécessité de représenter la France dans un pays en litige, mais la politique commerciale qui consiste à encourager les maisons de commerce françaises, et à faciliter à notre profit et par nos moyens, l'exportation et l'importation d'une de nos colonies. C'est donc bien un cas où une subvention serait utile. Elle permettrait de réunir ces îles lointaines avec la métropole par un service régulier de navires français. Quand une possession se trouve dans des conditions aussi bizarres, il semble, pour les habitants, pour les commerçants en rapport avec eux, et pour tous ceux qui tendent vers elle, qu'elle soit abandonnée par la nation à qui elle appartient. En France surtout, on a besoin, pour traverser le monde, de rester sur un peu de sol français.

II

Les subventions affectent une forme spéciale. C'est un contrat passé entre le directeur d'une C^e maritime et le ministre des Postes et Télégraphes.

« La Chambre des députés et le Sénat ont adopté ; le
« Président de la République promulgue » une loi dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Le ministre des Postes et Télégraphes est autorisé à mettre en adjudication pour une période de..., l'exploitation des services postaux de,... à....

Dans la loi d'adjudication ont été précisés la subvention annuelle, la route à parcourir, le nombre des voyages, la vitesse minima. C'est bien souvent moins une adjudication qu'une régularisation du contrat qui quelquefois a été passé avant la loi, et est officiellement confirmé par elle. En réalité donc, c'est un contrat de gré à gré. On objecte d'ordinaire à l'appui de ce système, que la mise en adjudication pure et simple ne produira aucun effet, qu'aucune offre ne se présentera. Il est préférable de traiter avec une compagnie connue, déjà outillée, donnant des résultats.

Les conditions d'adjudication sont difficiles, il s'agit pour la Compagnie subventionnée de fournir des navires considérables, réunissant de rares qualités. Souvent le service est depuis longtemps en marche ; on renouvelle la subvention avant son échéance parce qu'on demande en échange à la Compagnie subventionnée des sacrifices pressés. La Compagnie Générale Transatlantique, par exemple, termine sa carrière décennale en 1901, et c'est en 1898 qu'on cherche à lui renouveler sa subvention pour une période nouvelle de dix années. Elle fournira en échange, de nouveaux paquebots avant 1901, terme de la période en cours ; il y a donc avantage très marqué à traiter avec elle de gré à gré. Si son monopole expirait dans trois ans, elle ne construirait pas de navires nouveaux ; et comme elle garde ce monopole jusqu'au jour extrême fixé par son précédent contrat, aucune compagnie maritime ne pourra jusque-là répondre aux nou-

veaux besoins de vitesse et de confort qui se sont fait sentir.

En principe donc, l'adjudication doit avoir lieu d'une façon régulière ; c'est du moins ce que réclame la loi du 30 juin 1883. Mais en fait, cette adjudication n'a lieu qu'une première fois, et c'est à l'amiable que se renouvelle la subvention.

*
* *

Services postaux, tels sont les premiers mots rencontrés dans un cahier de charges.

Dans les lois de primes sont déjà développés des détails précis sur les services postaux. Ils sont presque textuellement reproduits dans les contrats qui lient les Compagnies subventionnées à l'Etat. Tout ce qui concerne le rôle et la situation de l'agent des postes à bord est la copie presque exacte des art. 7 de la loi du 30 janvier 1893 et 31 à 36 du décret du 25 juillet 1893. Il en est de même de toutes les prescriptions relatives au transport des dépêches, à leur confection en cours de route, aux colis postaux, à l'organisation générale du système. Dès lors, si tout navire primé doit se soumettre aux exigences du service postal, pourquoi subventionner certaines Compagnies dans ce but ?

La réponse est simple. Si certains navires transportent des lettres, le ministère des Postes n'a aucune action pour leur imposer des départs à dates régulières, ni une vitesse administrative. Ces navires feront escale là où les

mènera l'intérêt de leur armateur : ils y séjourneront plus ou moins longtemps ; leur vitesse sera plus ou moins rapide. Chaque voyage est le résultat de transactions commerciales différentes. Il y a, pour le ministère des Postes, un intérêt direct à se servir de navires à départs réguliers et voilà pourquoi il représente le gouvernement dans le contrat passé entre l'armateur et l'Etat.

Cette question postale mise à part, l'intérêt de subventionner des lignes maritimes est difficile à définir dans les cahiers des charges. Se trouve-t-elle dans cette clause absolue que les navires de la Compagnie doivent être construits sur chantiers français ou francisés de longue date ? La loi du 30 janvier ne dit pas autre chose, puisqu'elle n'accorde de primes qu'aux navires remplissant les mêmes conditions.

Dans toute loi de subvention, il existe d'ordinaire une autre clause. Ce que l'art. 7 de la loi du 30 janvier 1893 n'a jamais donné, le contrat l'impose. Si la France ne possédait pas de Compagnies subventionnées, cet article ne s'appliquerait jamais.

Si ce n'est pas la véritable raison de la subvention, c'est en tout cas celle qui en entraîne le vote et l'approbation par le Parlement.

Les contrats fixent les chiffres minima de vitesse aux essais.

Compagnie Générale Transatlantique. Cahier des charges de la ligne Havre-New-York (2 juillet 1883) :

« La vitesse aux essais devra être de 17 nœuds 5 dixiè-

mes à l'heure au moins avec mi-chargement maximum, et faculté d'user pour les essais du tirage forcé » (Art. 5 de la loi du 24 juin 1883.)

Compagnie des Messageries Maritimes. Cahier des charges. Convention additionnelle du 5 novembre 1894 :

« Pour assurer la vitesse minima de 14 nœuds sur la ligne d'Indo-Chine, la Compagnie affectera successivement à ladite ligne, au fur et à mesure de leur achèvement, les cinq paquebots qu'elle aura fait construire en France, sur des chantiers français, dans un délai qui ne pourra excéder quatre ans... Ces paquebots devront réaliser aux essais 18 nœuds ».

La vitesse est précisée. L'armement militaire est prévu. Au début de la construction de ses paquebots, la Compagnie communique au ministère de la marine les plans généraux et les détails du bâtiment. Le ministre « fait étudier les dispositions à prendre en vue de l'établissement rapide en temps de guerre de pièces d'artillerie à bord de ces paquebots ». Le ministre a le droit d'exiger les consolidations partielles de la coque dans les emplacements prévus pour l'artillerie. Dès la mise en service postal et commercial, il fait embarquer tous les organes et accessoires d'armement qui ne sont pas de nature à gêner le service.

Il fixe, pour les Messageries Maritimes et la Compagnie Générale Transatlantique, un minimum de 6 pièces de 14 cm.

En cas de guerre maritime, le gouvernement garde à

sa charge les risques qui peuvent en résulter, à moins que la Compagnie ait été mise en demeure de cesser son service.

L'Etat a le droit de prendre possession des paquebots. Il ne les achète pas. Une commission est immédiatement formée, composée de deux représentants de la Compagnie, et de deux personnes choisies par le ministre des Postes et Télégraphes. Ces quatre délégués se désignent un président. Si leurs voix sont partagées, le Tribunal civil du siège social de la Compagnie fixe la cinquième personne qui doit présider la commission. On estime les paquebots dont l'Etat prend possession, et pour lesquels il paiera un loyer de 5 0/0 de leur valeur pendant tout le temps de la guerre.

Les opérations terminées, les navires seront rendus à la Compagnie, et là même commission arbitrale fixera le chiffre des indemnités à payer par l'Etat. Ses appréciations doivent porter alors sur la dépréciation des navires, du matériel et des approvisionnements. Il se peut aussi que les navires aient acquis une plus-value résultant des améliorations faites par l'Etat. Le tout est réglé par la commission.

Au reste, « en toute circonstance politique extraordinaire », même hors le cas de guerre maritime, le gouvernement peut affréter ou acheter les paquebots.

Le but de la subvention est donc nettement visé dans le cahier des charges qui lie la Compagnie subventionnée à l'Etat. Les navires sont aptes à être transformés en

croiseurs auxiliaires; ils sont et restent à la disposition du gouvernement en toute circonstance politique.

* * *

A côté de ces raisons de prime importance qui ont amené l'établissement de lignes à subvention fixe, d'autres avantages en faveur de l'Etat sont longuement énumérés dans les cahiers des charges.

C'est d'abord un rabais sur le prix des passages. Passagers civils ou militaires, ministres des cultes reconnus et appartenant à la nationalité française, élèves boursiers ou toute autre personne voyageant avec l'agrément du gouvernement dans un intérêt public. Ce rabais est de 30 0/0. Il en est de même pour les marins isolés, les soldats rapatriés, les indigents, les aliénés, les jeunes français venant satisfaire à la loi militaire. Ceux-ci bénéficient d'une réduction de 50 0/0. L'Etat acquitte le prix des passages. L'ordonnancement se fait d'une façon administrative, sur réquisition du ministre des postes, par l'intermédiaire du commissaire du gouvernement dans les ports, des gouverneurs ou commandants de stations navales dans les colonies, des agents diplomatiques à l'étranger.

La Compagnie subventionnée est tenue également de recevoir, avec un rabais de 30 0/0 au tarif normal, les expéditions destinés aux services de l'Etat. On fixe, pour les passagers et pour ces marchandises, qui peuvent consister en armes et munitions, un maximum. Mais le

principe n'en est pas moins établi, Et comme, en cas de complications, l'Etat a le droit de réquisitionner les navires, la limite, en somme, n'existe pas.

III

La subvention peut ne pas consister uniquement en une somme fixe annuelle payable à la Compagnie concessionnaire. On y ajoute souvent une prime à la vitesse. La Compagnie générale Transatlantique, doit effectuer 52 voyages par an du Havre à New-York. Le parcours annuel est de 325.520 milles marins. Le contrat du 2 juillet 1883, accordait à la Compagnie une prime fixe de 3.480.000 francs, et une surprime à la vitesse de 12 francs par tonne de jauge brute et par dixième de nœud d'accélération de vitesse, en sus de la vitesse réglementaire. Après chaque période annuelle de 52 voyages, il était dressé un résultat de toutes les traversées, et le calcul de l'accélération de vitesse, sur la vitesse prévue de 15 nœuds à l'heure.

Le principe est donc ici nettement établi, mais il contient en lui-même son annulation, par suite d'un maximum de 1.200.000 francs qui limite la surprime. La vitesse normale et exigée de 15 nœuds, était facile à obtenir; la vitesse effectuée en réalité était un peu supérieure, mais ce peu suffisait pour que la surprime fut atteinte. Dès lors, la Compagnie n'a plus intérêt à activer

la marche de ses navires. Elle est certaine d'atteindre le maximum que lui accorde la loi ; elle n'augmente pas la vitesse pour ne pas grever inutilement son budget.

La contre-partie de la surprime est naturellement indiquée dans les contrats d'adjudication. Au cas où la moyenne de 15 nœuds n'était pas atteinte, il était opéré une retenue de 8 francs par tonne de jauge brute et par dixième de nœud en moins sur la vitesse réglementaire. C'est une menace purement théorique. La Compagnie était certaine de faire toujours sa moyenne exigée, et il eût fallu des accidents inadmissibles pour que l'amende prévue pût être jamais encourue.

La subvention est donc avantageuse pour la Compagnie concessionnaire. Elle lui assure une vitalité certaine. Elle l'est aussi pour l'Etat, à qui elle procure des avantages.

Mais le système a des défauts.

En dehors des pénalités encourues par la Compagnie concessionnaire, en cas de vitesse inférieure à la normale, il existe d'autres pénalités longuement énumérées dans les cahiers de charges.

IV

Les paquebots doivent *suivre rigoureusement l'itinéraire officiel*.

Ils ne peuvent, à moins de modification de service pres-

crite ou officiellement autorisée par le ministre, faire escale ni relâche sur d'autres points, sauf le cas de force majeure.

Si même les paquebots se trouvent forcés par suite de tempête, vents contraires ou autres causes excusables, de relâcher dans d'autres ports que ceux désignés par l'itinéraire, l'événement de force majeure doit être constaté par procès-verbaux et extraits du livre de bord, certifiés par les agents des postes ou les commissaires du gouvernement.

En aucun cas les paquebots ne peuvent embarquer ni débarquer des marchandises et des voyageurs dans les ports où ils font accidentellement relâche.

Ce sont là les clauses habituelles des contrats.

Les concessions de lignes de paquebots sont accordées pour une assez longue période. Il arrive d'ordinaire qu'avant l'expiration de la concession, celle-ci est renouvelée. L'avantage consiste à mettre en service des paquebots nouveaux qui exigent un capital considérable et appellent une longue période d'amortissement. Les Compagnies profitent de leur situation acquise, pour obtenir des avantages nouveaux. Mais le gouvernement qui les leur accorde, fixe et limite leur champ d'exploitation. Non seulement il assigne à la Compagnie concessionnaire un trajet de port à port, mais encore il interdit certaines escales et en impose certaines autres. Au moment même de la signature du contrat, le choix de ces relâches est basé sur les besoins du commerce, et l'ensemble des

clauses en dépend. Or, le commerce est mouvant. En dix ans il se déplace, change de base et de rayon d'action. Des villes considérables dépérissent. Des centres inconnus se créent. Des éléments divers sont associés à la prospérité d'un port de commerce. Evénements physiques d'abord : envasements, bancs qui nécessitent des travaux immenses et coûteux. Les droits de port augmentent. Et le commerce se déplace. Il va au plus facile et au moins cher. Evénements commerciaux surtout : création de voies ferrées, découverte et exploitation de mines que drainent un port concurrent. Et des multiples exemples qui peuvent être examinés, un seul est à retenir (1).

L'expansion coloniale française avait abouti, il y a quelque vingt ans à la création de la colonie d'Obock. Située sur l'Océan Indien, à la sortie de la mer Rouge, sur une terre inculte et aride, elle devait, pour répondre aux espérances du ministère de la marine et des colonies servir de débouché à cette région d'Afrique. A grand frais, on l'a établie. C'était une simple station, mais une station à fonctionnaires, puisqu'elle ne possédait pas d'habitants. Quand le contrat de concession a été passé le 30 juin 1886, entre le ministre des postes et la compagnie des Messageries Maritimes, on a fixé comme point de relâche ce poste d'Obock. Il ne fournissait aucun commerce. On en espérait pourtant une prospérité tardive. Aucune compagnie libre n'y arrêta ses navires. Les Mes-

1. L. Brunel, *L'Etat et l'Individu dans la colonisation*, 1898.

sageries Maritimes furent forcés d'y faire escaler les siens. Des années passèrent. La région d'Obock resta stérile. On s'aperçut que cette colonie était une erreur. Plus loin, sur la côte d'Afrique, une ville prospérait : c'était Djibouti. Elle seule drainait un peu le commerce intérieur. N'importe : le cahier des charges des Messageries Maritimes contenait :

« Ligne directe de Marseille à Port-Saïd, Suez, *Obock*, Zanzibar, Mayotte, etc ». — Les paquebots stoppèrent régulièrement pendant le délai prévu, en face de cet entrepôt sans marchandises; ils passèrent devant Djibouti sans relâcher, puisque le règlement le leur interdisait.

Le 5 novembre 1894 eut lieu une convention additionnelle entre l'Etat et les Messageries maritimes. On remania les parours par ce qu'on prorogeait les services postaux. Durant cette période de huit années, il eut en principe été possible de changer les escales de la ligne de Zanzibar. On ne le fit pas : une nouvelle convention eut été nécessaire, et avant elle, une enquête, une étude, une Commission... A la fin de 1894 seulement les escales furent ainsi fixées :

« Ligne mensuelle de Marseille à Port-Saïd, Suez *Djibouti*, Zanzibar, Mayotte, etc. ». Il n'est plus question d'Obock. C'est Djibouti seulement que vise le contrat. Les Compagnies de navigation libres ont pu, pendant huit années, bénéficier d'un commerce interdit à une compagnie subventionnée, qui pourtant avait fait des sa-

crifices pour obtenir une vitesse minima, et construire des bâtiments sur plans spéciaux.

Si les Messageries Maritimes, malgré le cahier des charges, avaient établi un point de relâche à Djibouti, que serait-il advenu ? L'Etat eut perçu une amende, portée pour la première fois à mille francs, à 2.000 francs pour la seconde, pour la troisième à 5.000 ; et si en plus de cette relâche, qui eut simplement consisté à stopper en rade, des voyageurs ou des marchandises avaient été débarqués, l'amende eut été doublée. Puis, le ministre des postes, en présence d'infractions multiples eut été en droit de demander la résiliation du contrat pour inexécution du service.

* * *

Un centre commercial souvent s'amointrit. Il arrive aussi qu'il grandit en prospérité. Les transactions y augmentent, les marchandises y affluent. La compagnie subventionnée, qui a le droit de s'y arrêter, n'en est pas moins gênée. Les marchandises plus nombreuses y sont plus longues et quelquefois plus chères à embarquer. La main-d'œuvre ne croît pas en proportion des besoins. En matière de chargement, elle garde une importance considérable. Les machines ne suffisent pas, surtout dans les pays lointains. Le paquebot va-t-il dès lors relâcher plus longtemps, pour compléter son chargement ? Il ne le peut pas. Tout retard dans l'heure des départs, tant de points extrêmes que de points intermédiaires (hors les

cas de force majeure dûment constatés et ceux où les paquebots sont retenus par les autorités compétentes) rendent la compagnie passible d'une amende. Les Messageries Maritimes paient 50 francs par heure de retard. Au delà de 12 heures consécutives du retard non justifié, l'amende est portée à 100 francs par heure. S'il est prouvé que le retard a eu pour cause l'embarquement tardif des marchandises, l'amende est doublée.

Objectera-t-on que la compagnie concessionnaire est libre de doubler ses services et de mettre en marche de nouveaux navires? Ces nouveaux navires ne bénéficieront pas de la subvention, puisqu'elle est fixe et la compagnie se trouvera dès lors dans la situation d'un armateur libre, tout en ayant à supporter, pour ses autres paquebots, les charges de la convention.

V

La Compagnie concessionnaire peut subir, du fait de son cahier de charges, un désavantage sur les Compagnies libres; mais aussi ces Compagnies libres peuvent éprouver un préjudice considérable, et même être complètement ruinées par le fait de la subvention,

Il y a lieu de considérer ici l'intérêt général — car la Compagnie libre n'est pas plus intéressante, en principe, que la Compagnie subventionnée. Mais la Compagnie

subventionnée est une, tandis que les autres n'ont pas de chiffre limité. Or la législation d'un siècle vise ce but précis : l'expansion, le développement même de la marine marchande.

La première clause inscrite en tête des conventions, dans les contrats de subvention, se résume toujours en ceci :

« L'Etat s'interdit la faculté de subventionner tout service particulier partant d'un port français sur les parcours concédés en vertu du présent cahier des charges ».

D'autre part, dans ces mêmes conventions, les tarifs ne sont pas imposés à la Compagnie concessionnaire. Le taux du fret est libre. Rien n'en indique les maximum et minimum. La Compagnie peut les fixer à son gré et les faire varier suivant les événements ou son intérêt. Il en résulte que, si la concurrence s'établit sur une des lignes subventionnées, et menace de lui causer un préjudice quelconque, elle peut abaisser ses tarifs jusqu'à la plus extrême limite. La subvention fixe qu'elle touche régulièrement subviendra à ses besoins. Elle pourra éprouver des pertes, aussi considérables, s'il le faut, par l'amoindrissement du taux de fret, que la Compagnie en concurrence avec elle. Mais elle aura toujours un lendemain.

Si la Compagnie libre la suit dans cette voie, elle épuisera ses capitaux. Le but à poursuivre sera de prendre les marchandises au plus bas prix pour en transporter davantage ; c'est le drainage du fret. Demain, quand la Compagnie libre aura succombé, les prix se relèveront

violemment et le commerce subira le contre-coup de cette lutte entre navires français.

Nous avons déjà examiné cette situation, mais à un tout autre point de vue. Quand il s'agit de concurrencer une ligne étrangère, la subvention est un instrument indispensable à la marine française. Suivant les cas, le résultat est bon ou mauvais. Il serait utile de pouvoir, brusquement, interrompre ou créer une subvention. En fait, la subvention n'existe que par ce qu'elle est assurée pendant un laps de temps prolongé, à une Compagnie concessionnaire. Elle reste donc une digue à l'expansion de la marine marchande.

Lorsqu'on constate, en outre, que les vitesses prévues sont très basses, que les cahiers de charges acceptent des flottes modestes, réduites trop souvent à leur strict minimum, on constate, dans l'organisation maritime, un état d'infériorité considérable. Sur les lignes du Mexique, où la Compagnie générale Transatlantique file 11 nœuds 5, les Compagnies libres n'osent se risquer. Le chiffre des navires français quintuplerait si la subvention n'y existait pas.

L'ATLANTIQUE NORD

Les subventions accordées par l'Etat sont nombreuses. Elles visent les lignes lointaines d'Extrême-Orient, favorisant ainsi, dans un but militaire et politique, le ravitaillement de nos colonies et l'influence de notre pavillon.

D'autres sont accordées aux services qui sillonnent la Méditerranée, aux lignes qui desservent l'Atlantique et les côtes d'Afrique. Nous n'examinerons pas l'état particulier de chacune de ses subventions. Bornons-nous, à titre d'exemple, à choisir la plus considérable d'entre elles, celle qui lutte le plus difficilement contre la concurrence étrangère, à qui sont imposées les plus grandes vitesses et qui s'offre à nous comme une subvention type, avec ses avantages, ses inconvénients et ses erreurs.

Cette subvention type est celle de l'Atlantique nord. Par son transit considérable, par la concurrence étrangère, par les multiples éléments d'appréciation qui s'en dégagent, elle offre donc un intérêt particulier.

Son histoire date de 1835. Des navires américains venaient régulièrement escaler au Havre. En 1848, une Compagnie française fut formée. Les vapeurs firent leur apparition en 1849, avec la Compagnie *United States*, et en 1853, avec la Compagnie *Vanderbilt*.

Devant cette concurrence étrangère, le gouvernement français avait hésité. Déjà en 1840, un projet avait été discuté tendant à la construction de vapeurs de l'Etat. L'expérience eut lieu en 1847.

Elle fut infructueuse. Le 20 février 1858, l'*Union maritime* obtenait la concession du service postal. La *Compagnie générale maritime*, aujourd'hui *Compagnie générale Transatlantique*, lui succéda en 1860. En 1865, en 1883, son contrat de subvention fut renouvelé. En dernier lieu, avant même d'arriver à l'échéance de 1901, la Chambre

des députés et le Sénat votaient en 1898, le renouvellement décennal de la subvention et du privilège.

La Compagnie générale Transatlantique est dans une situation inférieure à celle de ses concurrents étrangers. Des éléments multiples de comparaison, le principal est la vitesse inférieure de ses paquebots. En dix années, les lignes anglaises, allemandes et américaines ont dépassé les conceptions normales de nos ingénieurs. La *Compagnie Cunard* possède des navires qui filent en moyenne 19 nœuds 25 à l'heure ; L'*Américan line* suit avec 18 nœuds 76 ; La *White Star* avec 17 nœuds 24. La *Compagnie Hambourgeoise-Américaine* atteint 18 nœuds 72.

La Compagnie générale Transatlantique n'obtient qu'une moyenne de 16 nœuds 71. Son navire le plus rapide, *La Touraine*, est classé 14^e dans la course des paquebots ; c'est une lutte de chaque jour. Aujourd'hui, la mise en marche du *Kaiser Wilhem der Grosse* et du *Kaiser Friedrich* font perdre encore quelques rangs à la Compagnie générale Transatlantique.

Chiffres erronnés, dit-on. Il est inexact de compter la vitesse moyenne sur le temps obtenu entre les points extrêmes de route libre. On ne compte pas le temps perdu à remonter le canal de l'Hudson, pour parvenir à New-York, ni le canal de Solent au départ de Southampton. Il est infiniment plus utile et plus pratique de compter le temps moyen de transport des dépêches de Londres ou de Paris à New-York.

Le résultat est plus précis encore. Déjà, en 1895 et en 1896, la Compagnie française tenait le 17^e rang :

Temps moyen de transport
des sacs de dépêches
de Londres ou Paris à New-York

	1894-95		1895-96	
<i>Cunard</i>				
Campania	162	h. 5	158	h. 4
Lucania.	163	»	157	4
Etruria.	178	8	169	5
Umbria.	183	6	174	»
<i>Hamburg-America line</i>				
Furst Bismark.	173	6	170	3
Normannia.	178	3	174	7
Columbia	179	1	177	1
Augusta Victoria.	185	9	178	1
<i>White Star line</i>				
Teutonic	174	8	170	2
Majestic	177	1	173	6
<i>American line</i>				
New-York	176	7	172	1
Paris	183	4	179	2
Saint-Louis	184	8	168	6
Saint-Paul.	»	»	169	7
<i>Norddeutscher Lloyd</i>				
Havel	189	1	184	6
Lahn	191	9	183	1
<i>C^{ie} générale Transatlantique</i>				
Touraine	193	2	186	3

Aujourd'hui sont nés les paquebots à grande vitesse du Norddeutscher Lloyd qui font perdre quelques rangs encore à la Compagnie générale Transatlantique.

Ces chiffres sont exacts. Ils ont été établis par le surintendant du service des malles à Washington, du 30 juin au 30 juin suivant. Et ils donnent une très juste appréciation des diverses compagnies concurrentes. A la vérité, on nous a dit (1) qu'il ne fallait pas considérer les navires étrangers pris isolément, mais bien l'ensemble de la flotte. Les paquebots rapides sont des exceptions. Leurs vitesses même ne sont pas exactes. En France, on procède, après chaque lancement, à des essais officiels de navires. Une commission vérifie le détail du paquebot, contrôle la vitesse. En pays étranger, les essais ont lieu sous la surveillance du constructeur et de la Compagnie. On ne connaît pas les vitesses maxima des navires; et les nôtres en somme se rapprochent singulièrement des leurs.

Cette thèse n'a pas la valeur d'une constatation. Si les essais officiels n'existent pas en Angleterre et en Allemagne, il est un meilleur contrôle, celui de leur vitesse annuelle. Et les chiffres précités l'établissent nettement.

Faut-il aussi considérer la vitesse moyenne d'une flotte? Ici encore nous sommes inférieurs à nos rivaux. La Compagnie *Cunard* possède des navires qui filent 16

1. M. Charles Roux, rapporteur de la loi de subvention. Chambre des députés.

nœuds, mais parce qu'elle a divisé sa flotte en services extra-rapides pour voyageurs et services normaux pour messageries et émigrants. La vitesse moyenne de ses quatre navires *Campania*, *Lucania*, *Etruria*, *Umbria* est bien supérieure à celle de nos paquebots : *Touraine*, *Bretagne*, *Gascogne*, *Champagne*, *Normandie* affectés au service de New-York. La comparaison ne s'établit pas davantage en notre faveur, lorsque les vitesses moyennes des lignes Hambourgeoise-Américaine, *White Star* et Américaine sont calculées.

Notre infériorité quant à la vitesse est donc incontestable.

Au reste ces chiffres plus haut cités sont presque oubliés aujourd'hui. Le *Kaiser Wilhem de Grosse* a battu le record des traversées. Sa marche a atteint 22 nœuds 3 en moyenne à l'heure. Et l'*Océanic* filera sans doute près de 23 nœuds.

Le résultat de cette situation est normal. En 1896, le chiffre des voyageurs transportés d'Europe en Amérique s'élevait à 99.227. Comment était-il réparti ? La Compagnie *Cunard* de Liverpool transportait 17.999 voyageurs de 1^{re} et 2^e classe ; l'*American line*, de Southampton, en transportait 16.859 ; La *Hambourgeoise-Américaine*, 12.173 ; La *White Star*, 11.607 ; Le *Lloyd*, 10.921 ; La *Glascow*, 6.949 ; enfin la *Compagnie générale Transatlantique*, 6.847 (1).

1. Chiffres donnés par M. Viviani. Chambre des députés, 29 mars 1898.

L'infériorité des passages dérive incontestablement de l'infériorité de vitesse. Lors du renouvellement de la subvention de l'Atlantique-Nord, on a cherché à obtenir de la Compagnie concessionnaire la création de paquebots à marche extra-rapide capables de concurrencer les navires étrangers. Des difficultés particulières, spéciales, se sont opposées à la réalisation de ce but.

Nous allons examiner quelles sont ces entraves :

Rades et Ports.

Nos voisins possèdent des rades superbes, Southampton, Liverpool, Brême et Hambourg. Ces rades remplissent à peu près les conditions définies par l'ingénieur anglais Woll-Barry :

« Tout port qui veut efficacement recevoir des transatlantiques doit pouvoir leur offrir au moment de la plus basse marée, une profondeur de 30 pieds, soit 9 mètres 144 ».

Les ports à eau profonde ont un avantage considérable. Ils permettent de n'attendre pas la marée.

Notre port de départ, Le Havre, ne remplit aucune de ces deux conditions. Il reste un port de marée. Les paquebots peuvent être forcés d'attendre en rade.

Autre désavantage : il est plus éloigné de New-York que certains autres ports de France. Pratiquement, le trajet est établi de Paris ou de Londres à New-York, et

non pas de New-York au point terminus de la ligne maritime. La plus grande partie possible de la route doit donc s'effectuer par voie ferrée : un train marche deux fois plus vite qu'un paquebot. On proposait d'imposer à la Compagnie générale Transatlantique une durée maxima de 156 heures par voyage (1). Pour remplir cette condition, un paquebot devrait donner 20 nœuds 35 par la voie de Brest, 20 nœuds 56 par Cherbourg, 20 nœuds 67 par le Havre, 20 nœuds 76 par Lorient, 20 nœuds 80 par La Palice-Rochelle, 21 nœuds 79 par St-Nazaire, 21 nœuds 12 par Pauillac.

Le Havre n'est donc pas, à ce point de vue, le port le plus avantageux. Mais il reste le grand centre commercial de la Manche. En prenant Paris comme point de départ pour New-York, la Seine se trouve être une voie économique pour le fret. Il vient du reste du Nord de la France, comme tend à le prouver le rapport de M. Bruwaert, consul de France à New-York.

« Si l'on trace une diagonale allant du Sud du Havre au Nord de Nice, il est curieux de constater que les $\frac{4}{5}$ de nos envois viennent aux Etats-Unis de la section sectionnementale ainsi formée ».

La région qui expédie est intéressée à se trouver le plus près possible du port d'envoi. Une tonne coûte de *Paris au Havre*, entre 6 fr. et 25 fr. ; de *Paris à Brest*, entre 13 fr. 50 et 58 fr. 50 ; *De Lyon au Havre* ; soieries : 103 fr. 85 ; tissus : 100 fr. 80.

1. M. Pichon, Contre-projet. Chambre des députés.

De Lyon à Brest, Soieries : 128 fr. 55 ; tissus : 122 fr. 55.

De Genève, les cotonnades coûtent, pour le *Havre*, 100 fr. 50 ; pour *Brest*, 127 fr. 25.

De Bâle pour le *Havre* : 62 fr. 12 ; pour *Brest* : 111 fr. 90.

La situation commerciale du Havre est donc supérieure à celle de Brest, de Cherbourg ou de La Palice-Rochelle, puisque ce sont les trois ports aujourd'hui opposés au Havre... Il est vrai que la Palice est plus proche des frontières du Sud-Est de la France et que les marchandises venant de Lyon auraient un fret moindre à payer. Il paraît néanmoins établi que le grand commerce transatlantique est localisé dans le Nord de la France.

Les défenseurs du Havre ont de plus rappelé l'exemple de Brest, escale des navires de la Compagnie générale Transatlantique, de 1861 à 1874. Les marchandises étaient embarquées et débarquées au Havre. A Brest, le commerce était nul. De plus, en 1873, sur 4.293 passagers, 314 seulement sont allés s'embarquer à Brest, et, au retour, sur 3.181 passagers, 798 sont descendus à Brest.

D'où cette conclusion que Brest n'est pas plus un port à voyageurs qu'un port à marchandises.

Ceci nous amène à envisager le véritable côté de la question. Les vapeurs de la Compagnie générale Transatlantique sont des navires postaux. Ils doivent aller vite. Il leur faut rechercher les ports où la marée ne les arrête pas, et parcourir la route la plus courte de France aux Etats-Unis.

Mais si Brest, en 1873, était délaissé par les voyageurs, la cause en est simple. Les vapeurs de la Transatlantique n'abordaient pas à quai. Ils restaient en rade. L'attérage était difficile. Les chemins de fer étaient encore lents. Aujourd'hui, il existe des quais, des voies ferrées sur ces quais, et les trains transatlantiques peuvent atteindre des vitesses beaucoup plus considérables. Brest n'est pas un port à marchandises. Il peut être un port à voyageurs.

A côté de Brest, Cherbourg. On prétend que l'entrée à Brest est difficile, que les passes sont dangereuses et les accidents fréquents. Cherbourg possède le même avantage que Brest. C'est une rade. La marée ne s'y fait pas sentir. Les compagnies allemandes l'ont bien compris. Elles en ont fait leur port d'escale. En 1895, 2.470 passagers y étaient débarqués, en six mois ; en 1896, 5.415 ; en 1897, 5.263. Et le rapport aux actionnaires de la Compagnie Hambourgeoise-Américaine disait en 1896 : « Les vapeurs à double hélice *Augusta-Victoria*, *Columbia*, *Normannia* et *Fürst-Bismark* ont donné des résultats particulièrement beaux. Ils doivent l'augmentation de leurs recettes au transport des voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe, et à notre décision de faire escale sur la ligne de et pour New-York à Cherbourg » (1).

Il est vrai que la dépense de chemin de fer est plus considérable de Paris à Cherbourg que de Paris au Havre.

1. M. Lemoigne. Chambre des députés, séance du 29 mars 1898.

Alors qu'un train transatlantique coûte 700 francs de Paris au Havre, il coûte de Paris à Cherbourg 2.077 fr. et la Compagnie allemande garantit cette somme à la Compagnie de l'Ouest.

Cherbourg pourrait donc être une escale facile, principalement au retour, car elle éviterait une attente en rade du Havre.

On a maintenu le Havre comme tête de ligne. Des considérations locales ont beaucoup influé sur cette décision. Supprimer le service des paquebots transatlantiques, a-t-on dit, c'est décapiter le Havre. Est-ce vrai ? — Non. Le chiffre total du commerce havrais, en 1896, par exemple, a été de 2.161.000 tonnes. La Compagnie générale Transatlantique n'en a transporté que 85.000, soit 4 0/0. L'expression est donc exagérée. Il est vrai de dire, et c'est le plus sûr argument en faveur de cette ville, que les centres commerciaux ne se créent pas brusquement. Le Havre existe. Brest, Cherbourg, La Palice-Rochelle sont à créer. La France ne possède pas sur New-York un double service de voyageurs et de marchandises. Il faut donc tenir compte du fret comme des passages. Le Havre paraît, malgré les sommes énormes que va coûter la réfection de son port, le point de la côte française le plus apte à recevoir commercialement les nouveaux paquebots transatlantiques. Il n'en garde pas moins une infériorité sur les rades à eau profonde de l'étranger.

La construction française.

Les chantiers français construisent à plus haut prix que leurs concurrents. La marine de l'Etat les encombre de commandes : ils refusent celles de l'industrie. Les navires subventionnés doivent être construits en France.

M. Pichon, dans la discussion à la Chambre des députés, demandait qu'on votât l'article suivant :

« Deux des paquebots à construire pour assurer le service pourront être commandés à l'étranger ».

C'était, pour lui, le seul moyen de posséder vite une flotte nouvelle de quatre grands paquebots capables de rivaliser avec « les 23 nœuds » concurrents.

A cette proposition, il en substitua une autre :

« Les paquebots au service de la ligne doivent en principe être construits en France. Toutefois, dans le cas où les chantiers français seraient dans l'impossibilité de construire en temps opportun un ou plusieurs de ces navires, et dans celui où les plans de construction français seraient, pour un même navire, supérieurs de plus de 25 0/0 à ceux des étrangers, le ministre autorisera le concessionnaire à faire construire lesdits navires ailleurs qu'en France ».

Ce projet ne passa pas. Mais la tendance s'affirmait ainsi de plus en plus, et peut-être le jour est-il proche où nous viendrons au système de la demi-prime pour les

compagnies libres, au système de l'achat des navires à l'étranger pour les compagnies subventionnées.

La subvention postale

Quelles sont les clauses qui lient pendant dix années, la Compagnie générale Transatlantique à l'Etat ?

La concession est prorogée de dix ans, de 1901 à 1911.

Moyennant cette prorogation, la Compagnie s'est engagée à construire en France trois paquebots, qui doivent donner aux essais une vitesse de 22 nœuds.

Le premier doit entrer en ligne au 1^{er} avril 1900 ; le deuxième au 1^{er} juillet 1900 ; le troisième au 1^{er} avril 1903.

L'ensemble de la subvention reste fixé au même chiffre ; mais l'élément fixe est abaissé à 5.480.000 francs, et les primes à la vitesse sont portées de 1.200.000, à 1.680.000 francs.

De 1901 à 1903, la vitesse minima sera de 17 nœuds 5.

De 1903 à 1911, les navires devront filer un minimum de 18 nœuds 3.

Cette loi, dont l'esprit est suffisamment indiqué, ne donne pas les résultats auxquels on s'attendait. La vitesse coûte cher. M. Charles Roux disait :

« Pour filer 19 nœuds, on dépense 410.000 francs ; pour 20 nœuds, 468.000 ; pour 21 nœuds, 544.000 ; pour 22 nœuds, 600.000 ; pour 23 nœuds, 700.000. »

A côté de ces dépenses considérables, le rendement suit-il la même progression ? C'est M. Charles Roux encore qui nous fournit le tableau suivant :

La vitesse passant de	La durée de la traversée diminue de
11 à 12 nœuds. . . .	24 ^h 01 ^m
12 à 13 —	20 20
13 à 14 —	17 25
14 à 15 —	15 06
15 à 16 —	13 16
16 à 17 —	11 36
17 à 18 —	10 22
18 à 19 —	9 22
19 à 20 —	8 15
20 à 21 —	7 33 (1)

S'il est exact de dire, après examen de ces chiffres que les résultats obtenus grâce à une vitesse excessive ne sont pas proportionnels aux dépenses qu'elle entraîne, il n'en reste pas moins établi que les résultats de la Compagnie générale Transatlantique, en ce qui concerne le nombre de voyageurs transportés, ne sont pas comparables à ceux de ses concurrents étrangers. Les progrès vont entrer dans une phase de recueillage, objecte-t-on. Les grandes vitesses ont atteint leur limite. M. John Ingles, président de l'institution des ingénieurs et con-

1. Extrait de *Notre marine marchande*, par Charles Roux, p. 130.

structeurs en Ecosse, ouvrait en 1893, la session de travaux par des vues d'ensemble sur les compagnies postales. Il aboutissait à cette conclusion que le développement de la marine à grande vitesse va bientôt s'arrêter. Les dépenses ne sont pas balancées par les recettes. L'Angleterre elle-même, n'y résisterait pas. L'application de la *loi de Fronde* arrête les progrès de l'art naval, car cet art est destiné au commerce.

Mais tout le développement de M. John Ingles, tombe presque par l'examen des faits. Il parlait en 1893. En 1897, des navires plus grands et plus rapides, étaient en service sur la ligne de New-York. Et en 1899 apparaît le paquebot *Océanic*, vite de 23 nœuds, exclusivement destiné aux voyageurs, dédaigneux du fret.

L'idée contraire ne serait-elle pas la vraie ?

M. Charles Roux prévoyait que le siècle qui commence révolutionnera l'art naval. Il entrevoyait les applications multiples des turbines et de l'électricité à la marche des navires ; dans cette attente, comment imposer à la Compagnie générale Transatlantique la construction immédiate de navires à 23 nœuds, qui coûteraient 15 millions chacun.

« Les quatre paquebots, aujourd'hui commandés, ne seront terminés qu'à une très longue échéance, et feront certes courir un véritable danger à leur propriétaire, car ils pourraient être démodés au moment où ils seraient lancés. »

Quel que soit l'avenir, il semble donc que l'Etat n'ait

pas eu intérêt à imposer à la Compagnie générale Transatlantique des paquebots de 19 nœuds, qui ne seront pas les plus beaux spécimens du genre. Si le progrès entre dans une période de recueillement, on aura la sécurité de la situation acquise et les 60 millions qui forment l'ensemble de la subvention n'auront pas servi à construire des navires propres à concurrencer leurs rivaux. Si tout au contraire, la révolution de l'art naval est proche, il est inutile d'immobiliser des capitaux considérables, pour n'obtenir aucun résultat.

A vrai dire, cette conception de l'avenir est basée sur le sentiment vague qu'il est possible de perfectionner les chaufferies et les machines des paquebots. Ce n'est encore qu'un sentiment. Rien ne vient le corroborer. La situation technique, est, en cette fin de siècle, très définie.

Les quelques essais de turbines et d'électricité n'ont pas donné de résultats appréciables; et quand il s'agit d'une somme de 66 millions à dépenser par l'Etat, il faut se baser sur des faits et non sur des espérances.

Or, d'après le projet de la Compagnie Transatlantique soutenu par le gouvernement, défendu par le rapporteur de la commission du budget, et voté par la Chambre des députés à la date du 29 mars 1898, le sacrifice de 66 millions que l'Etat s'impose ne donne pas les résultats attendus; il facilite la situation de la Compagnie Transatlantique, mais il ne lui fournit pas la possibilité de construire des navires aussi rapides que ses concurrentes. Même en ce qui concerne la question des croiseurs auxiliaires, l'in-

fériorité est complète en France. Nous avons examiné, dans la discussion de la surprime (art. 7 de la loi du 30 janvier 1893) quel pouvait être le rôle des croiseurs auxiliaires. Nous avons vu que l'industrie privée et les armateurs libres ne les fournissaient pas, et que seules, les compagnies subventionnées pouvaient en créer. La loi de subvention de l'Atlantique-Nord donne des croiseurs auxiliaires d'une vitesse inférieure à leurs similaires anglais et allemands, et le rapporteur a été forcé de dire — ce qui est peut être une conception nouvelle de leur rôle, — que les croiseurs auxiliaires serviront aux mouvements de troupes et à la guerre de course, « en restant toujours protégés par les vrais croiseurs protégés ». Voilà qui atténue singulièrement leur but ; il eut été désirable que le ministre de la marine donnât une opinion précise sur leur utilité.

Autrefois un de ses prédécesseurs a déclaré que les paquebots devaient devenir croiseurs et non transports.

Aujourd'hui, on nous dit que ces paquebots seront transports et non croiseurs. Si leur utilité devient contestable, le sacrifice que s'impose l'Etat est en partie sans cause ; la question militaire a toujours été le masque de la question de subvention. Les autres à côté de celles-là, restent au second plan.

Le contre-projet Pichon.

Cette situation avait amené M. Pichon à déposer à la Chambre des députés un contre-projet qui portait la subvention de la Compagnie générale Transatlantique à 10 millions paran (ligne de New-York). En échange de cette augmentation de chiffre, il exigeait des navires à grande vitesse, filant 23 nœuds aux essais, et il imposait un maximum de 156 heures entre Paris et New-York.

Pour inviter la Compagnie à dépasser la vitesse minima prévue, M. Pichon fixait une prime à la vitesse. Il la limitait d'un maximum. Mais cette prime n'était allouée qu'à des vitesses supérieures à 21 nœuds, tandis que, dans son contrat actuel, il suffit à la Compagnie générale Transatlantique de filer 19 nœuds 7 pour en obtenir le maximum. Prime gagnée d'avance, et que la Compagnie concessionnaire jugeait elle-même en ces termes :

« Il est très vraisemblable qu'avec ces nouveaux paquebots, la Transatlantique, pour obtenir la moyenne de 20 nœuds qu'elle compte atteindre... etc. ».

M. Pichon proposait enfin la distinction complète du service des marchandises de celui des voyageurs. Il indiquait l'exemple des compagnies étrangères qui possèdent des paquebots extra-rapides destinés au service postal, et des navires filant 13 nœuds pour celui des messageries,

A vrai dire, à l'heure actuelle, les paquebots de la première catégorie prennent un important tonnage de marchandises.

La recette de la Compagnie générale Transatlantique (fret) a été, durant les dernières années, de 30 0/0 de celle des voyageurs. Mais l'espace disponible tend à se réduire, et la recette, aujourd'hui encore de 3 millions, s'abaisserait de 1 million environ. Ce millon se retrouverait, d'après M. Pichon, dans son augmentation de subvention annuelle.

On opposa à ce contre-projet la cherté même des navires à construire. La subvention d'abord exigeait un plus lourd sacrifice pour l'état, et le budget ne pouvait faire ce nouvel effort. Puis la Compagnie générale Transatlantique se trouvait être une société commerciale, qui émet des obligations pour construire ses navires. Il était à craindre que les capitaux ne vinssent pas, — et que les rendements ne fussent pas suffisants.

Un paquebot rapportera-t-il beaucoup plus aux actionnaires s'il a coûté plus cher à construire ? C'est un problème, dont les éléments multiples empêchent aujourd'hui de connaître la solution. Les capitaux français sont déjà timides. Un raisonnement ne leur suffit pas. Il est vrai sans doute que le navire sera plus recherché par les voyageurs. Il est vrai également que les exemples des Anglais et des Allemands sont là pour nous prouver que les compagnies étrangères feront de bonnes affaires. Mais la Compagnie générale Transatlantique préfère sans doute

le présent au futur. Elle donne de 3,10 à 3,80 0/0 à ses actionnaires, alors que les Cunard donnent 1 0/0, et que les autres compagnies ne donnent rien encore. « Leurs actionnaires, disait M. Viviani, se contentent d'être plus intelligents et de porter vers un horizon plus large un regard plus étendu... Ils se disent que demain, par l'afflux des richesses qui viendra accroître le patrimoine national, ils récupéreront dans ce bienfait général les quelques pertes qu'ils se seront imposées. »

C'est la philosophie de la question. La vision de l'avenir n'est pas assez précise pour être perçue. Le Parlement a hésité. Cette hésitation a abouti à une demi-mesure. La subvention accordée pendant dix années à la Compagnie générale Transatlantique ne fournira pas les paquebots à marche rapide dont les Anglais, les Allemands et les Américains se servent pour drainer le commerce et sillonner le monde.

CHAPITRE V

LES RÉSULTATS. LE REMÈDE PROPOSÉ

Nous avons examiné les moyens mis en pratique pour venir en aide à la marine marchande.

Nous avons cherché à en indiquer les erreurs. Il nous reste à en rechercher les résultats et les perfectionnements.

I

LES RÉSULTATS

S'il s'agit de subventions fixes, les résultats en sont connus dès la signature du contrat qui unit l'armateur à l'Etat. Ils dépendent du cahier des charges, donc de la volonté des signataires : d'une part, c'est l'allocation d'une subvention, d'autre part, la création d'un nombre déterminé de navires, dont la vitesse et la capacité sont imposées, dont tous les mouvements sont prévus.

Lorsqu'il s'agit de lois de primes, les résultats sont plus aléatoires. C'est en effet une série de mesures générales, qui ont été prises pour soutenir tous les armateurs, sans entraver leur liberté. Ce n'est pas un marché, c'est une protection.

Il est difficile de constater les effets d'une loi quelques années à peine après sa promulgation. Le Conseil supérieur de la marine marchande a voulu résoudre la difficulté en comparant les quatre premières années des lois de 1881 et de 1893, et en demandant aux statistiques les résultats de l'une et de l'autre pendant ces mêmes laps de temps.

Le résultat de cette comparaison a été tout à l'avantage de la loi de 1881.

Les chiffres :

Pendant les quatre années à dater de 1881, la francisation des vapeurs de construction étrangère s'est élevée à 159.103 tonnes de jauge nette ;

Pendant les quatre années qui ont suivi 1893, la francisation des vapeurs de construction étrangère s'est réduite à 72.082 tonneaux.

Il en résulte une différence de 87.021 tonnes. Ceci revient à dire que, de 1881 à 1884, une centaine de grands vapeurs ont été armés de plus que pendant l'intervalle 1893-1896.

Voilà pour l'armement. C'est un résultat qui s'explique par la suppression de la demi-prime en 1893. La construction française a-t-elle au moins bénéficié de la loi

nouvelle ? Elle a souffert plus encore que l'armement, comme le prouve la statistique suivante :

Vapeurs de commerce construits en France.

Loi de 1881 :

Année 1881	. . .	5.333 tonnes.
— 1882	. . .	34.593 —
— 1883	. . .	19.478 —
— 1884	. . .	28.640 —
Au total :		<u>88.044 tonnes.</u>

Loi de 1893 :

Année 1893	. . .	5.153 tonnes.
— 1894	. . .	2.138 —
— 1895	. . .	0 —
— 1896	. . .	3.374 —
Au total :		<u>10.865 tonnes.</u>

88.044 tonnes représentant environ 75 millions. 10.865 tonnes en représentent 9. Il s'ensuit, dit M. Duprat, une perte de 66 millions pour la construction nationale par le fait de la nouvelle loi.

Cette vue d'ensemble est-elle juste ? Nous ne pouvons le préciser.

Il est impossible de juger les résultats de deux lois parallèles, mais aussi dissemblables que celles de 1881 et de 1893, en dégageant les chiffres obtenus pendant les quatre premières années de leur exercice. Ces résultats ne suivent pas l'évolution même de la loi. Ils ne peuvent se percevoir et se préciser qu'après sa carrière terminée. On eut dû constater les résultats généraux de la loi de 1881 en 1891, alors qu'elle était arrivée à son terme primitivement fixé. Il est vrai de dire que les chiffres obtenus eussent encore faussé le jugement qu'il faudrait tirer des différents moyens mis en pratique pour venir en aide à la marine marchande, parce que la loi de 1881, promulguée pour dix ans, limitait ainsi sa carrière et devait, pendant sa dernière période, ne pas produire de résultats normaux.

La statistique, qui a ainsi servi de base à l'opinion de M. Duprat, a permis à un autre auteur d'élaborer des conclusions contraires. C'est faire œuvre d'impartialité que de résumer ici le raisonnement de M. Bureau.

D'après lui, les effets de la loi de 1893 seraient tout autres. La marine marchande française ne serait pas en décadence.

Sur quoi base-t-il son appréciation ?

Il constate d'abord qu'une grande maison d'armement, la maison *Bordes*, au commencement de 1893 possédait 29 navires à voiles, jaugeant 39.000 tonnes, dont 5 construits en France. En 1898, elle en possède 38, jaugeant

66.000 tonnes, dont 11 quatre-mâts sortis des chantiers nationaux.

Il examine la situation de la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui possède 29 vapeurs, dont 26 sont de construction française, et dont les actions, émises au taux de 500 fr., en valent aujourd'hui plus de 1.500.

Il mentionne la plus-value des actions des Compagnies des Messageries Maritimes, Transatlantique et Havraise-Péninsulaire.

Et ceci constaté, il veut réfuter les affirmations de ceux qui déplorent la décadence de la marine marchande française.

1° Notre flotte, dit-on, est plus vieille que celle de nos concurrents.

La flotte allemande, d'après M. Duprat ne contient dans son tonnage total que 5,41 0/0 de navires vieux de vingt ans, alors que la flotte française en compterait 21 6 0/0.

M. Duprat n'entend parler que des navires de 1.000 tonnes de jauge au moins.

Or, la flotte allemande contient, en tenant compte de ses navires de tout tonnage, 39,4 0/0 de bateaux âgés de plus de vingt ans, ainsi qu'il résulte de la statistique officielle de l'année 1897.

La vétusté de notre flotte n'est donc pas anormale.

II° Nous avons baissé de deux rangs dans l'échelle du transit à Suez.

Cette allégation, dit M. Bureau, est inexacte. Lors de l'expédition de Madagascar, nous avons monté de deux rangs, de même que les Italiens, lors de la guerre d'Abysinie, ont eu un transit anormal. Il en est résulté des changements. Mais, en réalité nous avons toujours gardé notre même situation.

III° *On ne reçoit presque plus de capitaines au long cours.*

Cette constatation a été faite par M. Charles Roux. Mais il se trouve que l'année 1890, sur laquelle M. Roux a porté son attention est une année exceptionnelle. Avant cette année, et depuis ce jour, le nombre des capitaines a varié. Cela tient à ce qu'il existe une corrélation entre le nombre de ces capitaines et celui des navires au commandement desquels ils peuvent prétendre. Autrefois, le nombre des navires était plus considérable. Il fallait donc plus de capitaines. Aujourd'hui, le tonnage des navires a augmenté, le nombre des capitaines a dû décroître.

IV° *Notre tonnage décroît rapidement.*

C'est l'idée générale et banale. On emploie mal les statistiques, observe M. Bureau.

Elles ne sont pas, dans chaque pays établies sur les mêmes bases. On ne doit pas additionner la jauge des navires à voiles et celle des navires à vapeur. Il faudrait prendre comme point de départ cette idée que l'effet utile d'un vapeur est trois fois plus considérable que celui

d'un voilier, diviser par 3 le tonnage voiles pour l'additionner au tonnage vapeurs, et établir ainsi une somme totale dont l'unité serait le tonneau-puissance-à-vapeur.

Quelle est la situation de la marine française, lorsque la statistique en est faite d'après ce principe ?

En 1877-78.

1 Anglais :	3.992.	mille tonneaux	puissance à vapeur.
2 Italien :	496.		—
3 Norvégien :	490.		—
4 Allemand :	470.		—
5 Français :	426.		—

En 1887-88.

1 Anglais :	3.723.	mille tonnes	puissance à vapeur.
2 Allemand :	716.		—
3 Français :	603.		—
4 Norvégien :	559.		—
5 Italien :	415.		—

En 1897-98.

1 Anglais :	7.774.	mille tonnes	puissance à vapeur.
2 Allemand :	1.216.		—
3 Norvégien :	728.		—
4 Français :	590.		—
5 Italien :	386.		—

Et M. Bureau de tirer cette conclusion que nous avons gagné un rang dans l'échelle des marines marchandes depuis 1878, et que la perte de 1.300 tonnes entre

1888 et 1898 résulte des deux années pendant lesquelles aucune législation n'a régi la marine française.

V. Notre tonnage n'entre que pour une faible part dans le mouvement général des ports français.

M. Duprat a fait le calcul, que sur une quantité de 16.100.690 tonnes, ensemble du mouvement maritime en France, le pavillon français n'intervient que pour en transporter 4.082.000. En calculant à 25 francs ces 12 millions de tonnes enlevées au pavillon national, on obtient la somme de 300 millions payés annuellement aux armateurs étrangers.

M. Bureau observe que la Russie, l'Italie, l'Allemagne sont également tributaires annuellement de 10 millions de tonnes et que l'Angleterre elle-même reçoit 19 millions de tonnes par navires étrangers.

Pour établir le calcul exact, il faudrait donc totaliser tout ce que nos navires transportent dans tous les ports étrangers du monde.

Tels sont, en résumé, les principaux arguments de M. Bureau.

Nous y répondrons quelques mots.

La flotte française est incontestablement plus vieille que la flotte allemande, et les chiffres donnés par M. Duprat ont leur réelle valeur. Si ce dernier a établi son calcul sur des unités de 1.000 tonnes au moins, c'est que cette capacité forme justement l'unité commerciale au-dessous de laquelle on ne peut utilement descendre. Un

navire destiné à toute autre navigation que le petit cabotage doit avoir une force suffisante pour affronter les longues traversées, et la possibilité d'embarquer des marchandises en assez grande quantité. Etant donné l'état du commerce actuel, le chiffre de 1.000 tonnes forme un minimum.

Le fait d'avoir, d'autre part, haussé ou baissé dans l'échelle du transit, à Suez, n'a qu'une importance secondaire. On ne peut en tirer l'indication précise de la situation d'une marine. Toutes les lignes ne passent pas par Suez. La meilleure preuve en est la route suivie par certains vapeurs des Chargeurs Réunis, qui atteignent la côte orientale d'Afrique et Madagascar en doublant le cap de Bonne-Espérance.

Les observations de M. Bureau relatives au chiffre de fret payé par nous chaque année à l'Etranger, et que M. Duprat compare à un tribut, ont elles plus de portée ? Il n'en reste pas moins établi que le tonnage d'entrées dans nos ports, pendant les six premiers mois de 1897 représentant 23,1 0/0 de navires nationaux, et le tonnages de sorties 30,9 0/0, alors que les mois correspondants de 1898 représentent 19,2 0/0 d'entrées et 28,6 0/0 de sorties.

Les statistiques étrangères donnent des résultats supérieurs, puisque l'Angleterre transporte 73 0/0 de son tonnage sous son pavillon, et l'Allemagne 51 0/0. C'est une question de proportion.

Reste enfin le seul point que M. Bureau précise et au-

quel il donne une véritable portée : Les chiffres de statistique prouvent-ils que la marine française est en décroissance ?

M. Bureau, ici, déplace la question. Il constate que nous avons gagné un rang dans l'échelle des marines marchandes depuis 1878. Il y a lieu surtout de noter qu'entre 1888 et 1898, la marine française a perdu 13.000 tonnes.

C'est, nous dit-il, parce que la loi a cessé son effet pendant deux années, de 1891 à 1893. La cause de cette décroissance ne serait pas suffisante. La loi de 1893, si elle avait été utile à la marine, eut produit les mêmes effets que celle de 1881, qui a succédé à une lacune plus longue encore de la législation.

Au reste, en relevant les statistiques à la manière ordinaire, sans prendre pour unité le tonneau puissance à vapeur, on aboutit à des résultats à peu près identiques à ceux de M. Bureau.

Tels sont les chiffres donnés par M. Duprat : ils ont l'avantage d'être établis sous forme de comparaison entre les divers pays maritimes et de définir plus exactement la situation de la France en regard de celle des pays rivaux :

L'Angleterre en 1886 comptait une flotte de 4.199.144 tonnes. En 1896, ce chiffre s'élevait à 6.413.276 tonnes (1). Il en résulte une différence de 2.214.132 tonnes.

L'Allemagne, qui possédait en 1886 : 431.700 tonneaux

1. Tonnage *net à vapeur*.

en compte en 1896 : 896.346, soit une augmentation de 464.646 tonnes.

L'Espagne passe, de 260.308 tonnes en 1886, à 339.220; en 1896; elle a gagné en ces dix ans, 78.912 tonnes;

L'Italie, en 1886, comptait 129.482 tonnes, et en 1896, 218.592 : soit un accroissement de 89.110 tonneaux.

La Hollande, 141.071 tonnes en 1886, obtient 222.439 tonnes en 1896, et fait ainsi un bond de 81.368 tonnes.

La France enfin, perd 5.347 tonnes. Son chiffre de 1886, 494.023, s'est abaissé en dix années à 488.676.

En d'autres termes, l'Angleterre a augmenté en dix ans son tonnage à vapeur de 53 0/0, l'Allemagne de 107 0/0, l'Espagne de 30 0/0, l'Italie de 68 0/0, la Hollande de 57 0/0.

La France perd 1 0/0.

L'Allemagne, notre rivale d'hier, a donc fait ce bond prodigieux. Elle a plus que doublé sa marine. En 1871, au lendemain de ses victoires militaires, elle comptait à peine 500 navires, qui cubaient 500.000 tonnes. En 1897, son pavillon flotte sur 3.592 bâtiments, qui représentent 1.502.000 tonnes. Des ports immenses se sont construits. L'un d'eux, qui gardait du passé une splendeur antique, s'est modernisé au point de devenir l'une des premières villes maritimes du monde : Hambourg est un point de départ pour tous les pays lointains. Brème s'est formé,

Bremerhaven s'est adapté au commerce spécial transatlantique.

Le chiffre total du mouvement allemand se montait en 1888, à 23.200.000 tonnes ; en 1896, à 32.000.000 de tonnes. Hambourg reste en tête : son tonnage se chiffrait en 1880, par 3.500.000 tonneaux. En 1898, il atteint 14.800.000 tonnes. Brème, dépasse le chiffre de 4 millions. En 10 ans, il a gagné 700.000 tonnes. D'autres villes encore ont grandi. Et c'est là, le signe le plus certain de la force vigoureuse du commerce allemand que cette progression monstrueuse de ses ports et de sa marine marchande.

Que dire, à côté de ces résultats, de l'état stationnaire des ports français. Celui de Marseille, a gagné 600.000 tonnes en six ans. Il atteint 4.900.000 tonnes. Mais le Havre, second port maritime de France, est tombé de 2.500.000 à 2.400.000. Bordeaux, Rouen, faiblissent, alors qu'auprès de nous, dans ces petits pays industriels qui sont nos rivaux aujourd'hui, Rotterdam, en 1897, voyait *entrer* dans ses bassins 6.200.000 tonnes et Anvers, 6.500.000.

Nous ne parlons pas de l'Angleterre, qui traverse une crise, et dont le tonnage pourtant se chiffrait en 1889, par 39.100.000, et en 1897, par 44.900.000 tonnes. Sur tous les marchés du monde, des pays jeunes lui font une concurrence intense. L'Allemagne et les Etats-Unis, forment une association tacite, leur ligne de conduite est la même, ils suivent une marche parallèle. Et le Japon en

Extrême-Orient veut devenir un Royaume-Uni nouveau. Après avoir été le grand client de l'Angleterre, à laquelle il faisait des commandes considérables de navires, il commence à construire lui-même. Et l'Angleterre tremble pour sa suprématie navale en Extrême-Orient.

Nous ne voulons pas donner à cet aperçu plus de portée qu'il n'en doit avoir. Chaque marine doit être proportionnée à l'expansion du pays auquel elle appartient.

L'activité considérable de l'Allemagne a appelé nécessairement le développement de sa marine. Nous ne pouvons espérer un accroissement semblable. Mais quel que soit le point de vue, le résultat est précis. La marine marchande française décroît. Telle est la situation qu'a provoquée la loi de 1893.

II

LE REMÈDE PROPOSÉ

La situation ainsi constatée, il fallait trouver un remède.

Pour les uns, la loi de 1893, n'avait pas encore produit de véritables effets. La lacune de cette loi se trouvant dans sa limitation de durée, le fait de la prolonger de quelques années, suffisait à donner à la marine l'essor dont elle avait besoin.

Pour d'autres, la tactique devait être renversée. La marine marchande doit suivre les progrès naturels du

pays, elle ne doit pas les précéder. Il fallait se faire une meilleure place dans le monde commercial, avant de multiplier les navires.

« Ce n'est pas en multipliant l'outil, qu'on multiplie le résultat » (1).

Pour la plupart enfin, l'expansion de la marine marchande, doit être cherchée par d'autres moyens. Elle est utile, parce qu'elle est un des seuls instruments de défense qui soient donnés à un peuple en décadence. Elle peut lui fournir, au besoin d'une façon empirique, le moyen de soutenir son rang et son nom, de former des courants commerciaux, de permettre d'attendre le jour souvent prochain où la fortune des peuples changera. Une nation est toujours en droit de garder sa place dans le monde, lorsqu'elle ne se laisse pas sombrer dans l'oubli.

C'est ainsi que, dès le 1^{er} décembre 1896, le Parlement votait une résolution invitant le gouvernement à faire étudier les moyens de venir en aide à la marine marchande.

Une commission extra-parlementaire aussitôt formée, a opéré parallèlement avec une autre commission, celle-ci permanente et dénommée « Conseil supérieur de la marine marchande ». L'une et l'autre visèrent un même but. Mais à la différence du conseil supérieur, uniquement composé d'armateurs, la commission extra-parle-

mentaire contenait trois éléments : des parlementaires, des constructeurs et des armateurs.

En 1899, elle avait terminé la plus grande partie de ses travaux.

Elle se heurta à cette constatation que le régime de la demi-prime avait donné de meilleurs résultats que la loi de 1893. Elle eut à subir les réclamations pressantes des armateurs qui en demandaient le rétablissement, et l'insistance des constructeurs qui demandaient le maintien de l'état de choses actuel.

Deux séries de mesures furent proposées ; elles avaient l'avantage de ne pas mettre en présence les deux éléments contraires.

La première consistait à frapper les marines étrangères pour sauver la marine nationale. C'était recourir au système autrefois employé des surtaxes de pavillon ; il entraînait la réciprocité des marines concurrentes. Il donnait des résultats nuls.

La seconde visait la suppression ou la diminution des charges qui pèsent sur l'armateur. Elle n'était pas plus pratique que la précédente, parce qu'elle appelait une réforme complète, un bouleversement total de notre régime fiscal.

Restait donc le système actuel, qui accepte l'intervention financière de l'Etat.

C'est ici que le terrain d'entente dut être cherché entre les armateurs et les constructeurs. On en trouva le principe dans plusieurs dispositions étrangères. On y vit la

possibilité de dédoubler la loi, d'établir une série de primes parallèles à la prime de navigation, et de permettre aux armateurs de choisir l'une ou l'autre suivant les circonstances.

Le système s'appelle, en Autriche, *prime à l'exploitation*, en Hongrie, *prime d'acquisition*.

Pour toucher la prime à l'exploitation *autrichienne*, il faut réunir certaines conditions. Les $\frac{2}{3}$ des propriétaires du navire doivent être sujets autrichiens, le bâtiment ne doit pas être âgé de 15 années : il doit être coté à la première classe du Bureau Véritas.

La prime est calculée du jour du lancement au dernier jour de la quinzième année. La première année, un vapeur, touche, par tonneau de jauge brute, 14 fr. 82 ; un voilier en fer, 11 fr. 115 ; un voilier en bois, 6 fr. 41.

La décroissance est de 5 0/0 par an. Ces sommes sont accordées quelles que soient les provenances des navires. Ils peuvent être construits à l'étranger. S'ils sortent des chantiers nationaux, la prime pour les navires en fer et en acier s'augmente de 10 0/0. Si les matériaux qui ont servi à construire le navire sont de provenance nationale, la prime s'élève à 25 0/0.

Les navires construits à l'étranger touchent donc la prime d'exploitation. Pourtant s'ils sont revendus à l'étranger dans un délai de 4 années, les propriétaires doivent restituer les primes qu'ils ont touchées. Lorsque les navires ont été construits sur chantiers nationaux, l'article s'applique pour un délai de 2 ans.

La prime d'acquisition *Hongroise* se calcule d'après le tonnage et l'âge du navire, qui, comme en Autriche, ne doit pas avoir 15 ans. Les voiliers destinés au grand cabotage reçoivent six couronnes par tonneau, les voiliers au long cours et les vapeurs au grand cabotage en touchent neuf, les vapeurs au long cours, douze ; ceci pour la première année ; chaque année suivante diminue la prime de 7 0/0. Les navires peuvent être construits ou non sur chantiers nationaux.

Parallèlement à ces primes autrichienne et hongroise fonctionnent des primes à la navigation, basées sur les principes qui régissent la nôtre.

De ces lois se dégagent une idée nouvelle. Les législateurs ont considéré, à l'encontre du législateur français, que l'intérêt du pays était de posséder le plus de navires possible, quelle que soit leur provenance. Comme la grande difficulté d'une industrie navale est d'amortir le capital déboursé, l'Etat a décidé d'amortir lui-même, et proportionnellement à leur valeur les navires achetés.

La Commission extraparlamentaire française a retenu de ce système la possibilité d'accorder une prime à tout navire construit en France ou à l'étranger, et de réserver une autre prime aux seuls navires issus de l'industrie nationale.

Que réclamaient les armateurs ? La possibilité d'acquérir au besoin un navire à l'étranger et de le faire naviguer sans pertes. Cette facilité, disait un membre de la Commission, ne doit pas permettre, dans les limites

restreintes où elle doit être donnée, d'envisager la construction normale des navires neufs à l'étranger, mais elle pourra avoir une double action : 1^o permettre l'achat occasionnel d'un navire lorsque le remplacement d'un autre navire s'impose ; 2^o permettre de résister, le cas échéant aux exigences éventuelles des chantiers français par la perspective d'un achat possible à l'étranger.

C'est ce principe, accepté par la Commission, qui a servi de base au projet qu'elle a élaboré.

1^{re} Disposition

« L'art. 5 de la loi de 1893 est modifié comme suit :

A titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé à tout navire de mer, en fer ou en acier, armé sous pavillon français. jaugeant plus de 100 tonneaux bruts et âgé de moins de 20 ans révolus, une allocation dite *compensation d'armement*.

La compensation d'armement pour les vapeurs est fixée comme suit par jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale :

0 fr. 05 pour chaque tonneau jusqu'à 2.000 tonnes.

0 fr. 04 pour chaque tonneau en sus de 2.000 jusqu'à 3.000.

0 fr. 03 pour chaque tonneau en sus de 3.000 jusqu'à 4.000,

0 fr. 02 pour chaque tonneau en sus de 4.000.

La compensation d'armement pour les navires à voiles est fixée par jour d'armement administratif et par tonne de jauge brute totale à la moitié de celle des vapeurs.

Sous réserves des exceptions énumérées dans la quatrième disposition ci-après, la compensation d'armement sera payée jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge de 20 ans révolus à tout navire français antérieurement à la date d'expiration de la durée de la présente loi.

2^{me} Disposition

« L'art. 6 est modifié comme suit :

Afin de développer les industries maritimes en France il est accordé à titre de compensation générale des charges imposées à la marine marchande et des prix plus élevés des navires de construction française, une prime dite *prime de navigation* à tout navire de mer en fer ou en acier, naviguant sous pavillon français, construit en France, jaugeant plus de 100 tonneaux bruts et âgé de moins de 15 ans révolus.

Cette prime est fixée comme suit par 1000 milles parcourus et par tonneau de jauge brute totale calculée conformément aux art. 1 à 12 du décret du 24 mai 1873, à l'art. 1 du décret du 7 mars 1889 et aux modifications qui pourraient être apportées par des réglementations ultérieures :

A) Pour les navires à vapeur, le taux de la prime sera de 1 fr. 70 pour la première année, avec décroissance annuelle à partir de leur francisation de 0 fr. 04 pendant la première période quinquennale, de 0 fr. 08 pendant la deuxième période quinquennale, de 0 fr. 16 pendant la troisième et dernière période quinquennale.

Toutefois pour les vapeurs jaugeant plus de 4.000 tonneaux bruts, le taux de la prime de la première année sera diminué de 0 fr. 01 par 100 tonneaux ou fraction de 100 tonneaux au-dessus de 4.000 tonnes, sans que le taux initial puisse descendre au-dessous de 1 fr. 50.

B) Pour les navires à voiles, le taux de la prime sera de 1 fr. 70 pour la première année, avec décroissance annuelle à partir de leur francisation de 0 fr. 06. Sous réserve des exceptions énumérées dans la quatrième disposition ci-après, la prime de navigation sera payée pendant 15 années à partir de la francisation à tout navire construit en France pendant la durée de la présente loi.

La prime de navigation et la compensation d'armement ne se cumulent pas.

La plus forte sera seule payée.

3^e Disposition

Les navires se livrant au cabotage international reçoivent la même compensation d'armement que les navires long-courriers. Ils reçoivent seulement les $\frac{2}{3}$ de la prime

de navigation du long cours calculée conformément aux dispositions précédentes.

Les navires qui se livrent dans un même voyage à des opérations de cabotage international et à des opérations de cabotage entre un port français de la Méditerranée et un port français de l'Océan, de la Manche ou de la mer du Nord, ou inversement, ont droit à la compensation d'armement ou à la prime à la navigation pour la durée ou les parcours ayant comporté un trafic international, pourvu que l'ensemble des marchandises embarquées ou débarquées par eux dans les ports étrangers au cours dudit voyage représente en tonneaux d'affrètement le tiers au moins de leur jauge nette.

Des navires qui à l'aller et au retour d'un voyage de long cours font des opérations à Port-Said ont droit pour tout le parcours à la prime au long cours.

4^e Disposition

Sont exceptés de tout droit à la compensation d'armement et à la prime à la navigation :

- a) Les navires francisés après leur dixième année accomplie.
- b) Les navires affectés à la grande et à la petite pêche, aux services subventionnés par l'Etat, à la navigation de plaisance,
- c) Les navires se livrant exclusivement dans un même

voyage à la navigation réservée, ainsi que ceux exécutant un parcours entre un port français et un port étranger distants de moins de 120 milles.

d) Les navires qui au cours d'un voyage de navigation réservée font escale dans les ports étrangers sans y débarquer ou y embarquer des marchandises représentant ensemble en tonneaux d'affrètement le $\frac{1}{3}$ au moins de leur jauge nette.

5^e Disposition

Les dispositions primitives des art. 5 et 6 de la loi du 30 janvier 1893 demeurent applicables jusqu'aux échéances fixées par ladite loi aux navires en fer ou en acier, dont les armateurs en réclameraient le bénéfice, et aux navires en bois.

6^e Disposition

La loi du 30 janvier 1893 modifiée par les dispositions ci-dessus, est prorogée pour une durée de 20 années à partir de la promulgation de la loi qui les consacrera ».

De ce projet, ne retenons que les grandes lignes.

La disposition tendant à proroger la loi actuelle rectifiée n'a pas soulevé d'opposition. Puisqu'on accepte le système en vigueur, il est utile de donner à la loi une durée plus longue.

C'est le moyen le plus sûr de faire rendre à une disposition législative son plein et entier effet, en tous cas son effet normal.

L'élévation du taux de primes des vapeurs leur donne, d'autre part, une situation favorable. Il semble même que la décroissance annuelle soit mieux répartie que sous la législation actuelle, comme tendent à le prouver les chiffres ci-après :

DÉCROISSANCE PROPOSÉE				DÉCROISSANCE ACTUELLE	
1 ^{re} année.....	1 70	} 8 10	} Décroiss. annuelle 0 fr. 04	1 ^{re} période	5 40
2 ^e —	1 66			2 ^e —	4 10
3 ^e —	1 62			3 ^e —	3 10
4 ^e —	1 58			4 ^e —	2 10
5 ^e —	1 54			5 ^e —	1 10
6 ^e année	1 46	} 6 50	} Décroiss. annuelle 0 fr. 08	6 ^e —	0 18
7 ^e —	1 38				
8 ^e —	1 30				
9 ^e —	1 22				
10 ^e —	1 14				
11 ^e année	0 98	} 3 30	} Décroiss. annuelle 0 fr. 16		
12 ^e —	0 82				
13 ^e —	0 66				
14 ^e —	0 50				
15 ^e —	0 34				
17 90				15 68	

Quant à la compensation d'armement, elle ne peut en-

core être jugée que d'une manière théorique. On en a varié les taux proportionnellement aux charges que peuvent avoir à supporter les différents tonnages. Cette échelle est basée sur l'expérience qu'on en peut avoir. L'allocation quotidienne par jour d'armement administratif est fixée, pour les vapeurs :

de 1.000 tonneaux à	50 fr.
— 1.500 —	75
— 2.000 —	100
— 2.500 —	120
— 3.000 —	140
— 4.000 —	170
— 5.000 —	190
— 6.000 —	210

L'application comparative de la compensation d'armement et de la prime à la navigation a été théoriquement faite sur une année dont on a relevé les statistiques. Il n'en résulte pas que le budget doivent en subir de trop lourdes charges. Tel est le tableau établi par la commission elle-même :

**Comparaison entre les sommes effectivement payées en 1896
et celles qui fussent résultées du nouveau système**

NAVIRES EN FER OU EN ACIER	Sommes payées en 1896	Montant des primes à payer suivant le projet.
LONG COURS		
Vapeurs de constr. française ou assimilés...	5.354.065 65	7.243.751 »
Voiliers Id.	1.215.125 38	1.158.247 »
Vapeurs de construction étrangère	923.233 »	869.672 »
Voiliers Id.	401.451 »	215.503 »
CABOTAGE		
Vapeurs.....	1.419.821 30	1.727.179 »
Voiliers	8.435 »	7.753 »
	9.322.950 »	
Compensation d'armement qui serait allouée aux navires à <i>vapeur</i> de construction étrangère francisés du 30 janvier 1893 à 1896.....		286.578 »
Voiliers		55.467 »
		11.364 010 »

Les deux primes ne cumulent pas. Il en résulte que l'armateur doit avoir intérêt à toucher la prime à la navigation et par suite à faire naviguer des navires de construction française. Le plus souvent, jusqu'à 15 ans d'âge, la somme acquise sous cette forme semble devoir être plus élevée que celle obtenue par l'application de la com-

pensation d'armement. Mais il peut advenir des circonstances spéciales comme l'immobilisation dans un port avec armement complet, qui empêche l'armateur de toucher la prime à la navigation. C'est alors qu'il aura recours à la compensation d'armement.

De 15 à 20 ans, les navires de construction française ne reçoivent plus la prime à la navigation — alors que la compensation d'armement leur est payée encore.

Tel est le fond du projet qui sera la loi de demain. L'expérience seule peut prouver la valeur de ses innovations. Le principe nous en semble raisonnable, parce qu'il tend à donner aux constructeurs et aux armateurs une protection parallèle.

La difficulté consiste à répartir équitablement cette protection dans les limites précises qui sont utiles au but poursuivi. Si la protection est trop large, l'effort individuel disparaît, l'armateur n'a plus intérêt à naviguer utilement. Une flotte commerciale doit faciliter et faire naître les transactions commerciales. Il y a une part d'initiative privée dont l'intérêt est la seule raison d'être. Mais si, d'autre part, la protection accordée par la loi devient trop faible, l'effort individuel est impuissant. La marine marchande reste dans cet état d'infériorité qui, « s'il se prolongeait, entraînerait de redoutables conséquences tant au point de vue commercial et social qu'au point de vue militaire et politique ».

Nous ne pouvons cependant terminer ce rapide exposé sans dire les craintes de ceux qui protestent contre la

promulgation de toute nouvelle loi. Elles se résument d'un mot. L'instabilité est le pire des maux dont le commerce se plaint. Il est toujours dangereux de toucher à une loi, eût-elle même donné d'autres résultats que ceux auxquels on s'attendait, avant la fin de sa carrière. Ceux qui lui ont fait confiance, se sont largement engagés dans la voie où les attiraient des avantages certains. Si des modifications sont apportées, ils en souffriront dans leurs intérêts. Ceux-là même à qui les modifications pourront profiter n'en useront pas avec confiance parce qu'ils sauront la facilité avec laquelle le législateur pourra la modifier brusquement quelque jour.

Il est en effet regrettable qu'il faille léser les uns pour protéger les autres. Mais si la loi type, indispensable à la bonne existence de la marine marchande, n'est pas en vigueur aujourd'hui encore, les considérations que nous venons de rapporter ne peuvent empêcher qu'on la recherche. En ce cas, la solution la meilleure consiste à maintenir les dispositions législatives actuelles pour leur adjoindre de nouvelles dispositions destinées à protéger ceux qui ne le sont pas. C'est ce que tend à faire le projet de la commission.

Mais le législateur, tout en tenant compte de ces atténuations nécessaires, ne doit pas oublier que le but poursuivi, en favorisant la marine marchande, est un des plus larges qui lui soient soumis, parce que la marine marchande est l'une des bases de l'essor économique d'une nation.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
CHAPITRE PREMIER. — CAUSES DE DÉCADENCE DE LA	
MARINE MARCHANDE	
I Avant-propos.....	1
II Causes générales.....	9
III La question du fret.....	12
IV La question des transports à l'intérieur.....	17
V La question des droits de quai.....	28
CHAPITRE II. — LA LÉGISLATION AVANT 1893.	
I La prime à la construction avant 1893.....	42
II Les surtaxes d'entrepôt et de pavillon. La prime à la navigation avant 1893.....	54
CHAPITRE III. — LA LOI DE 1893.	
La situation en 1892.....	74
<i>La construction navale.</i>	
Prime à la constr. : navires	75
Prime à la constr. : machines	79
<i>La navigation maritime.</i>	
I La durée de la loi ; son effet utile.....	84
II La prime aux vapeurs et aux voiliers.....	84
III Le cabotage.....	89
IV La surprime	90
V La demi-prime.....	105

<i>Dispositions diverses.</i>	
I Les équipages.....	117
II Les invalides de la marine.....	120
III Liquidation et ordonnancement de la prime.....	124

CHAPITRE IV. — LA SUBVENTION FIXE.

Le principe de la subvention ; sa forme ; ses avantages ; ses inconvénients.....	129
--	-----

L'Atlantique Nord.

Ports et rades	156
La construction française.....	161
La subvention postale.....	162
Le contre-projet Pichon.....	167

CHAPITRE V. — LES RÉSULTATS ; LE REMÈDE PROPOSÉ.

I Les résultats.....	170
II Le remède proposé.....	182

VU,

Le Président de la thèse,

P. CAUWÈS.

VU,

Le Doyen,

GLASSON.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

GRÉARD.

